Avec couverts / Legge
17134
Colonisation du Nord
3844 B. du P.
1807

RAPPORT

SUR LE

CHEMIN DE COLONISATION DU NORD,

MONTRÉAL À OTTAWA

AVEC EMBRANCHEMENT A ST. JEROME.

Par CHARLES LEGGE, Écr., I. C.
Ingénieur en Chef de la Compagnie.

MONTRÉAL :
DES PRESSES A VAPEUR DE LA MINERVE, 16, RUE ST. VINCENT.
1872

Ew3
11/3

MAP

SHEWING THE LOCATION OF THE NORTHERN PACIFIC RAILWAY

with its

CANADIAN EXTENSION TO MONTREAL,

viâ

CANADA CENTRAL AND

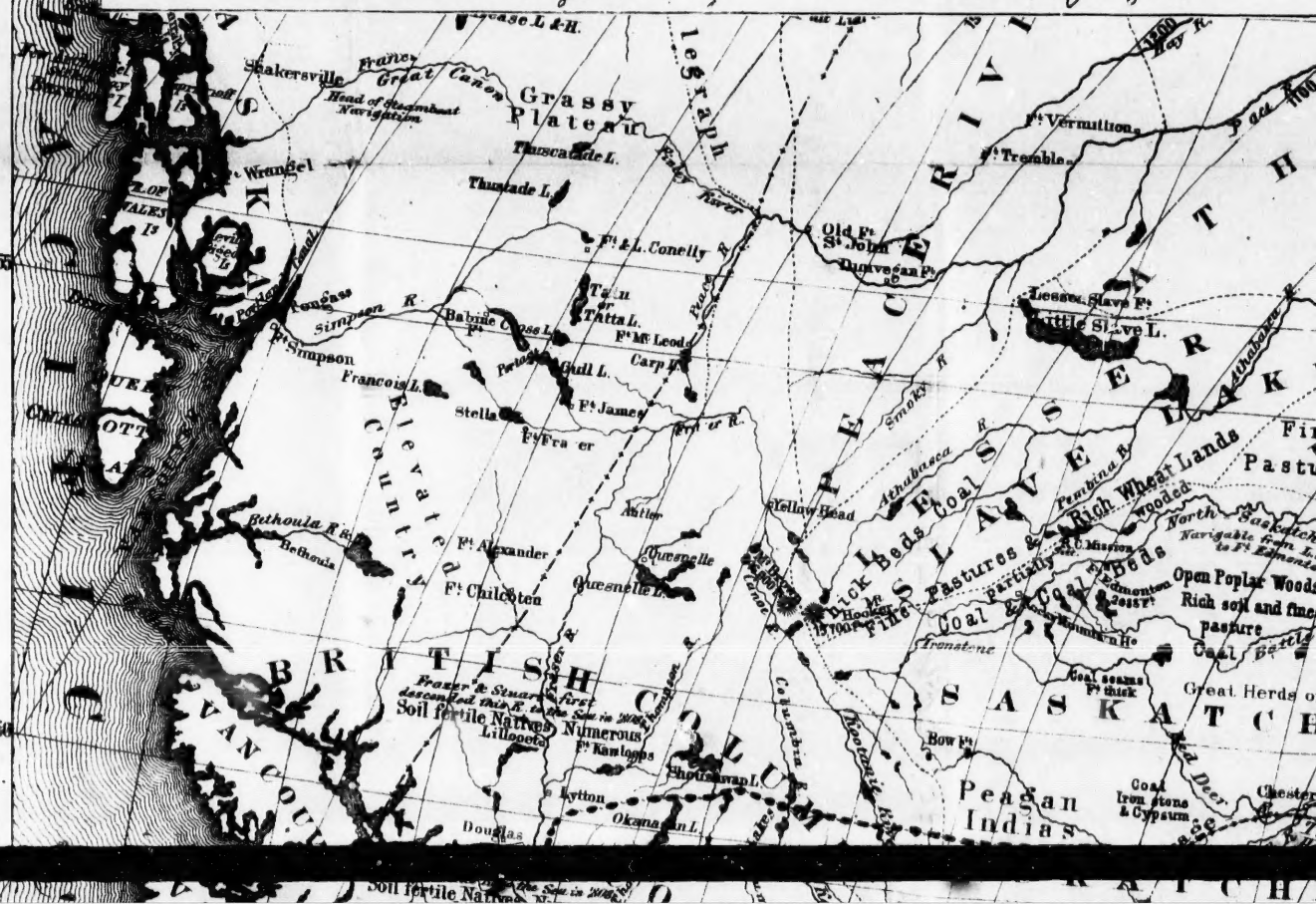
MONTREAL NORTHERN COLONIZATION RAILWAYS.

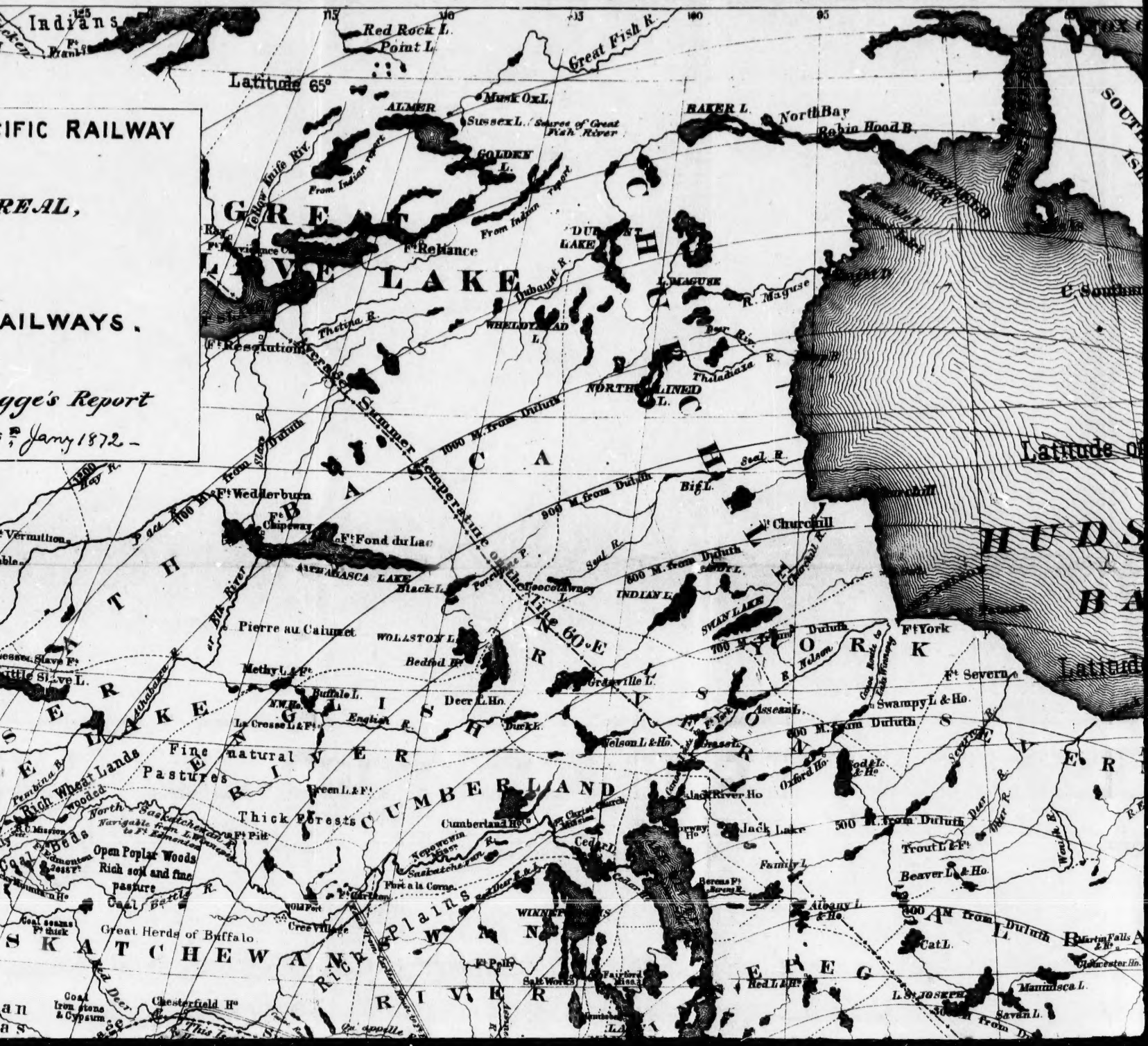
To accompany

Mr Legge's Report

Charles Legge
Chief Engineer
Montreal Northern Colonization Railway

Montreal 19th Jany 1872 –


Limits of Oats and Barley
Hare Indians
Grassy Plateau
Great Canon
Shakersville
Head of Steamboat Navigation
Thuscaade L.
Thustade L.
Old Ft St John
Dunvegan Ft
Ft Vermillion
Ft Tremble
Little Slave L.
Lesser Slave Ft
Ft Simpson
Francois L.
Stella
Ft James
Fraser R.
Ft Alexander
Ft Chilcoten
Bethoula
Quesnelle
Yellow Head
Rich Wheat Lands
Open Poplar Woods
Rich soil and fine pasture
Great Herds of
Coal Beds
Coal seams
Ironstone
Soil fertile Natives
Numerous
Ft Kamloops
Lillooet
Lytton
Douglas
Okanagan L.
Shuswap L.
Peagan Indians
Coal Iron stone & Gypsum
Chester
Bow Ft
Elevated Country
Leg Ralph
Peace R.
Athabasca
Smoky R.
Pembina R.
Columbia
Kootenay R.
Fraser R.
Stuart R.
Thompson R.
Simpson R.
Mackenzie
Hay R.
Wrangel
Mantilbon
Mt St Elias
Dease L & H.
Dease Lake
Frances
Tom Dubois
Fort Liard
Fort Nelson
Fort Vermillion
Fort Chipewyan
Fort Resolution
Fort Simpson
Fort Wrangel
Fort Yukon
Fort Selkirk

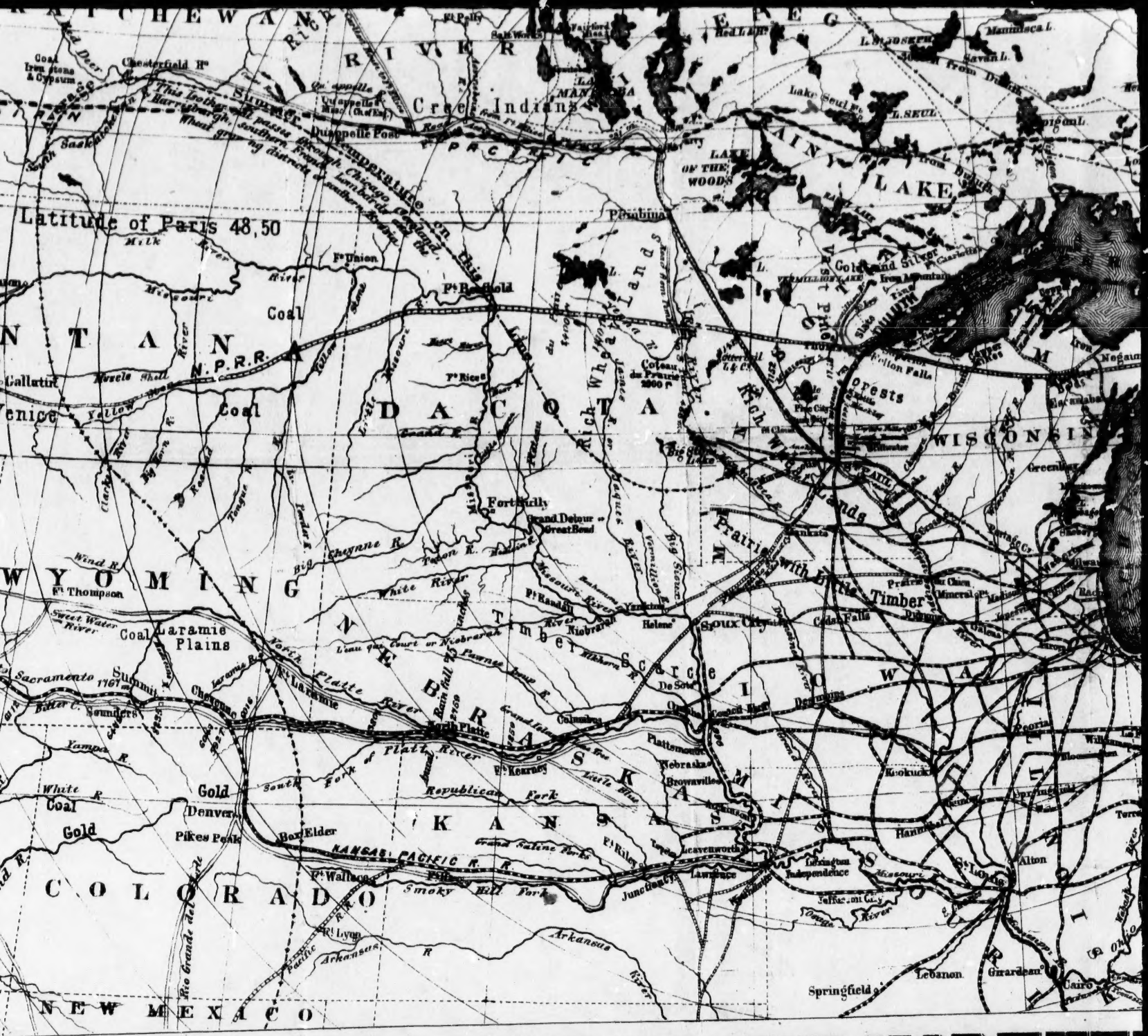

CIFIC RAILWAY
REAL,
AILWAYS.
gge's Report
; Jany 1872 -
Indians
Red Rock L.
Point L.
Great Fish R.
Latitude 65°
ALMER
Musk Ox L.
Sussex L.
Source of Great Fish River
BAKER L.
North Bay
Robin Hood B.
GOLDEN L.
Yellow Knife Riv.
From Indian report
GREAT SLAVE LAKE
Ft Reliance
DUBAUNT LAKE
L. MAGUSE
R. Maguse
Dubaunt R.
Thelon R.
WHEELDON HEAD L.
Ft Resolution
Thaladiaza R.
NORTH LINED L.
Summer Temperature of the Coast line 60° F
1000 M. from Duluth
900 M. from Duluth
800 M. from Duluth
700 M. from Duluth
600 M. from Duluth
500 M. from Duluth
400 M. from Duluth
Seal R.
Big L.
Ft Churchill
Latitude of
HUDSON BAY
Ft Wedderburn
Ft Chipewyan
Ft Fond du Lac
ATHABASCA LAKE
Black L.
Porcupine L.
Chesseccot Lake
INDIAN L.
SWAN LAKE
Ft York
Ft Severn
Pierre au Calumet
WOLLASTON L.
Bedford H.
Granville L.
Methy L. & Ft
Buffalo L.
Deer L. Ho.
Duck L.
Nelson L. & Ho.
Swampy L. & Ho.
Assean L.
Oxford Ho
Lake River Ho
Jack Lake
Trout L. & Ft
Beaver L. & Ho.
Family L.
Albany L. & Ho
Cat L.
Red L. & Ho
L. St JOSEPH
Manuisca L.
Seven L.
Fine natural Pastures
Rich Wheat Lands
Thick Forests
Open Poplar Woods
Rich soil and fine pasture
Great Herds of Buffalo
Coal Beds
Coal seams Ft thick
Coal Iron stone & Gypsum
Chesterfield Ho
Cumberland Ho
Cedar L.
Pt a la Corne
Ft Carlton
Ft Pelly
Salt Works
Fairford Mission
Cree Village
Ft Pitt
Ft Edmonton
Ft Victoria
Ft Burton
Ft Gloucester Ho.
Pembina R.
Athabasca R.
Little Slave L.
Great Slave L.
Slave R.
Peace R.
Red R.
Saskatchewan R.
Nelson R.
Hayes R.
Churchill R.
Deer R.
Winter R.
Beaver R.
Burton Falls
Rich Plains
SASKATCHEWAN
RIVER
WINNIPEG
L. WINNIPEG
ENGLISH RIVER
NELSON RIVER
HAYES RIVER
NEW YORK
Ft Nelson
Ft Simpson
Ft Liard
Ft Dease
Ft Rae
Ft Simpson
Ft Wrigley
Ft Norman
Ft Good Hope
Ft Anderson
Ft Yukon
Ft Kutchin
Ft Hamilton
Ft Chipewyan
Ft Pelly
Ft Simpson
Ft Liard
Ft Dease
Ft Rae

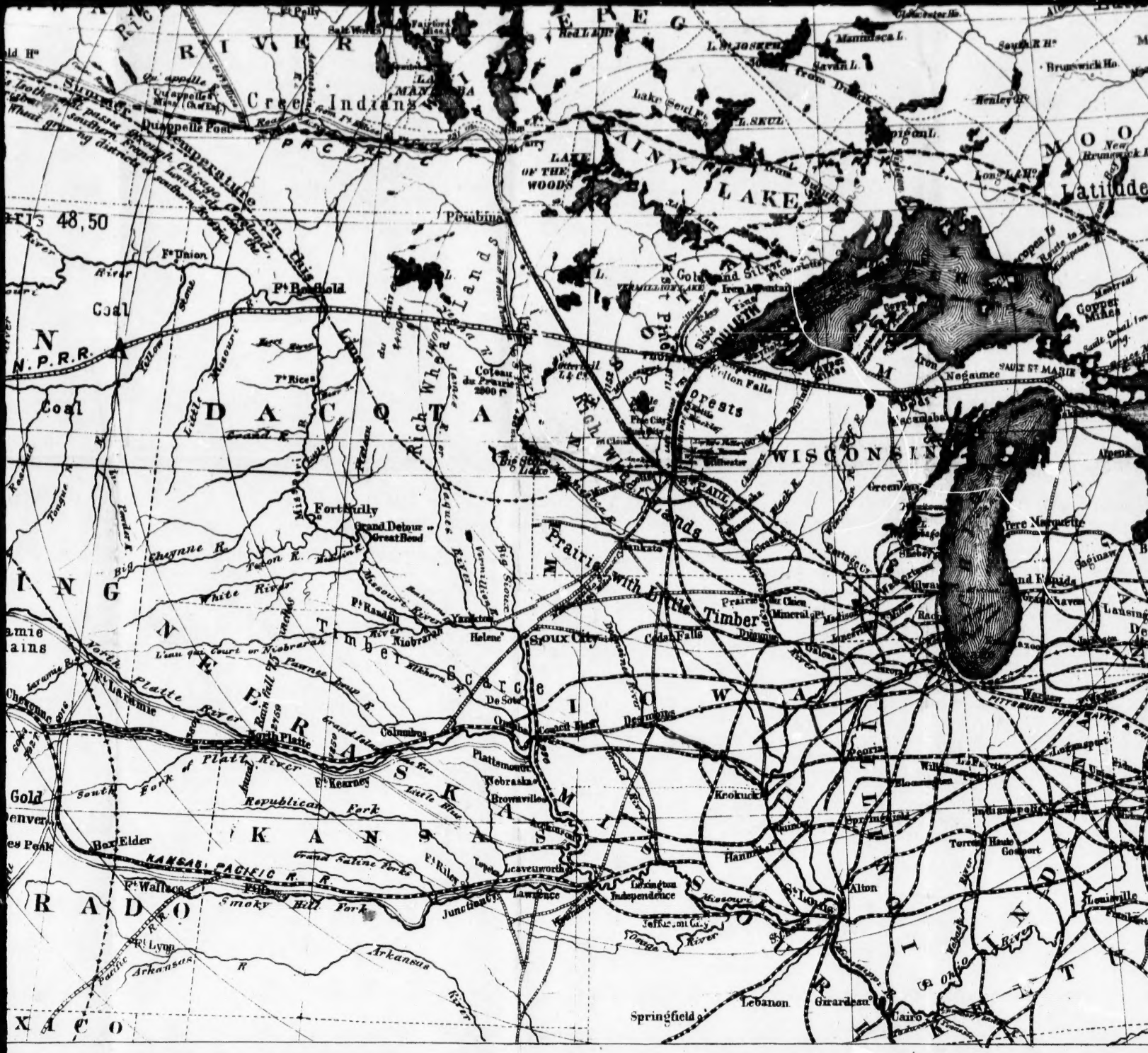
Red Rock L.
Point L.
Great Fish R.
Latitude 65°
Musk Ox L.
ALMER
Sussex L.
Sources of Great Fish River
GOLDEN L.
From Indian report
Yellow Knife Riv.
BAKER L.
North Bay
Robin Hood B.
FOX CHANNEL
FOX LAND
SOUTHAMPTON ISLAND
GREAT
LAKE
Ft Reliance
DUBAUNT LAKE
Dubaunt R.
L. MAGUSE
R. Maguse
C. Southampton
Thetina R.
WHELDYMAD L.
Resolution
Average Summer temperature on the line 60°
NORTH LINED L.
Theladiaza R.
1000 M. from Duluth
Latitude of Stockholm 59°
Ft Wedderburn
Ft Chipeway
Ft Fond du Lac
900 M. from Duluth
Big L.
HUDSON
BAY
Seal R.
800 M. from Duluth
SATHABASCA LAKE
Black L.
Pierre au Calumet
WOLLSTON L.
INDIAN L.
SWAN LAKE
Ft York
Latitude of Edinburgh
Methy L. & Ft
Bedford Ho
Granville L.
Ft Severn
Buffalo L.
Deer L. Ho.
Swampy L. & Ho.
La Crosse L. & Ft
English R.
Duck L.
Nelson L. & Ho.
600 M. from Duluth
Mill L.
Sutton
natural
Green L. & Ft
CUMBERLAND
Oxford Ho.
Thick Forests
Cumberland Ho.
Jack River Ho
Jack Lake
500 M. from Duluth
Trout L. & Ft
Beaver L. & Ho.
Ft Pitt
Saskatchewan
Fort a la Corne
Family L.
Ft Albany
Albany L. & Ho.
Cat L.
Rich Plains
Ft Pelly
Salt Works
Red L. & Ho.
L. St JOSEPH
Maninisca L.
Savan L.
Brunswick Ho.
Gloucester Ho.

FOX LAND
Esquimaux
DAVIS STRAIT
HUDSON STRAIT
North Bay
Esquimaux
MUSQUITO B.
Thompson Hr
HOPES ADVANCE BAY
Chudley
George R.
Stockholm 59°
EAST MAIN
Leaf Lake
Leaf River
Whale R.
Ft Chimo
Mamewan L.
Chaicoupan L.
Clear Water Lake
Athsikoonepe L.
Little Whale R.
Whale Ho.
Seal L.
South Rock R.
Waquasha L.
Otter L.
Apiokacamish L.
CANIAPUSCA L.
Ft George
Big R.
Nitchegoun Hr & L.
MESHIKEMAW LAKE
JAMES BAY
PAINT HILLS
Ft Albany
East Maine R. & Ho.
Washagemy L.
Calscoagwewaty L.
MISTASSINNIE L.
LITTLE MISTASSINNIE LAKE
Latitude of London 51° 30.
Ruppert H. & R.
Moose Ft
St Louis
Hannah Hr
Nepisca Hr & L.
Big L. & Hr
Brunswick Ho.
Moose R.
Mill L.
Sutton
Allowakpiscaw R.
Albany R.
Ft Albany
60
55
50

MAP SHOWING TH

LEGGO & CO. PHOTO STEAM LITH. MONTREAL.


Latitude of Paris 48,50
Cree Indians
Duquesne Post
Pembina
Fort Union
Fort Benton
Coal
Fort Rice
Fort Pierre
Fort Thompson
Fort Laramie
Fort Kearney
Fort Riley
Fort Wallace
Fort Lyon
Fort Ellis
Fort Sully
Grand Detour or Great Bend
Coteau des Prairies 2000 F
Helena
Sioux City
Omaha
Council Bluffs
Plattsmouth
Nebraska
Brownville
Columbus
Denver
Pikes Peak
Box Elder
Laramie Plains
Gold
Leavenworth
Lawrence
Junction City
Independence
Lexington
Hannibal
St. Louis
Alton
Springfield
Lebanon
Girardeau
Cairo
Keokuck
Peoria
Galena
Dubuque
Milwaukee
Green Bay
Duluth
Lake Superior
Lake of the Woods
Lake Winnipeg
Lake Seul
Red Lake
Mamiseca L.
Raven L.
Chesterfield H.
Coal Iron Stone & Gypsum
Milk River
Missouri
Yellow Stone
Musselshell
Gallatin
Venice
Big Horn R.
Rosebud
Tongue R.
Cheyenne R.
Wind R.
Sweet Water River
Laramie
Sacramento
Summit
Cheyenne
Saunders
Yampa R.
White R.
Platte River
North Platte
South Fork of Platte River
Republican Fork
Smoky Hill Fork
Arkansas R.
Rio Grande del Norte
Pacific R.
Kansas Pacific R. R.
Grand Island
Grand Island Forks
Omaha
Des Moines
Cedar Falls
Prairie du Chien
Mineral Pt.
Madison
Milwaukee
Green Bay
Chicago
Peoria
Keokuck
Hannibal
St. Louis
Alton
Springfield
Lebanon
Girardeau
Cairo
Lake Superior
Lake Michigan
Lake Huron
Lake Erie
Lake Ontario
Lake Winnipeg
Lake Seul
Lake of the Woods
Red Lake
Mamiseca L.
Raven L.
Duluth
Milton Falls
Iron Mountain
Gold and Silver
Vermillion Lake
Rich Wheat Lands
Prairies with Little Timber
Timber
Timber Circle
Coteau du Prairie
Big Sioux
Vermillion R.
Missouri River
Niobrara
Platte
Pawnee
Loup Fork
Elkhorn R.
Big Blue
Little Blue
Grand R.
Yellow Stone
Musselshell
Milk River
Big Horn R.
Rosebud
Tongue R.
Cheyenne R.
Wind R.
Sweet Water River
Yampa R.
White R.



THE LOCATION OF THE NORTHERN PA

Latitude of Paris
MOOSE
BITTIBEE
CANADA
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
MAINE
VERMONT
NEW HAMPSHIRE
MASSACHUSETTS
CONNECTICUT
NEW YORK
PENNSYLVANIA
OHIO
WESTERN VIRGINIA
VIRGINIA
KENTUCKY
NORTH CAROLINA
MONTREAL
Toronto
Detroit
Cincinnati
Philadelphia
Washington
Richmond
Norfolk
Buffalo
Rochester
Albany
Springfield
Hartford
Boston
Liverpool
Three Rivers
Sault St Marie
Green Bay
Milwaukee
Chicago
Cleveland
Pittsburg
Harrisburg
Reading
Baltimore
Wheeling
Lexington
Louisville
Indianapolis
Lansing
Port Huron
Bay City
Saginaw
Grand Rapids
Toledo
Sandusky
Lynchburg
Petersburg
Raleigh
Pleasant
Barboursville
Ohio River
Potomac R.
Shenandoah R.
Rideau Canal
Lake Ontario
Lake Erie
Lake Huron
Lake Michigan
Lake Superior
Lake Champlain
Lake Nipissing
Lake Winnipeg
Lake Simcoe
Lake Erie
Lake Huron
Lake Michigan
Lake Superior
Lake Champlain
Lake Nipissing
Lake Winnipeg
Lake Simcoe
Lake Ontario

e 32

CHI

DE

C 325

Bw3
11
3

RAPPORT

SUR LE

CHEMIN DE COLONISATION DU NORD,

MONTRÉAL À OTTAWA

AVEC EMBRANCHEMENT A ST. JEROME.

Par CHARLES LEGGE, Écr., I. C.
Ingénieur en Chef de la Compagnie.

MONTRÉAL :
DES PRESSES A VAPEUR DE LA MINERVE, 16, RUE ST. VINCENT.
1872

LS13
1872
QL
c.1p.

Montréal, 19 Janvier 1872.

Aux président et directeurs du chemin de Colonisation du Nord de Montréal.

Messieurs,

Ayant été requis de vous fournir toutes les informations que je possède relativement au " Chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, " entre les cités de Montréal et Ottawa, y compris la ligne d'embranchement de St. Jérôme, j'ai préparé les plans des explorations et profils faits sous votre direction, et j'ai aussi terminé les copies de ceux qui ont été faits il y a seize ans par MM. Sykes, DeBergue & Cie, pour le chemin de fer Montréal et Bytown, entre les mêmes points, que j'ai pu me procurer dernièrement. Je vous soumets maintenant ces plans, en même temps que des estimations fort approximatives, en détail, du coût de construction d'un chemin de fer entre les points extrêmes mentionnés, en suivant les diverses routes que je vais décrire.

Ces calculs étant basés principalement sur des données fournies par les sections détaillées des explorations actuelles et par des informations que j'ai pu recueillir lors d'un examen personnel de toute la route ; je vous soumets avec pleine confiance les résultats, comme dignes de foi, et n'excédant pas le coût actuel des travaux que l'on devra accomplir.

Avant de soumettre les conclusions auxquelles je suis arrivé, il pourra être utile de donner un bref aperçu historique de l'entreprise, pour l'information des Messieurs qui se sont récemment associés à la Compagnie, et qui pourraient n'être pas aussi bien renseignés sur divers points qui se rattachent à l'œuvre, que ceux qui forment partie de la Compagnie depuis plus longtemps.

Le premier projet praticable d'unir les cités de Montréal et Ottawa par une ligne de chemin de fer sur le côté nord de l'Outaouais, date des années 1852 et 1853, en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie de chemin de fer Montréal et Bytown." La ligne explorée, adoptée et partiellement construite, partait du Hâvre près du pied du Carré Jacques-Cartier, et au moyen d'un tunnel touchait la rue Craig, de là elle se rendait à l'est de la rue St. Denis à la hauteur de terre connue sous le nom de Côte à Baron, et par le nord à la Rivière des Prairies la traversant à environ 500 pieds à l'est du Pont Vinet, puis prenait la direction de St. Martin et St. Eustache.

Depuis la dernière place, la ligne passait par Belle Rivière et St. André, atteignant la rivière Outaouais à Carillon, et suivait sa rive nord jusqu'à Grenville, dans une voie très directe jusqu'à Hull, traversant dans sa course les Rivières Rouge, Nation, aux Lièvres, Gatineau et divers petits cours d'eau près de leur embouchure dans l'Outaouais.

Depuis la Gatineau, la ligne passait au nord de l'anse le long de la vallée de Mill Creek sur la rivière principale, près du Pont suspendu, dans la cité d'Ottawa et avait son terminus près du présent dépot du chemin de fer du Canada Central.

En outre du contrat pour cette ligne, il y en avait un pour la construction de deux chemins d'embranchement, ou chemins en bois avec des lisses plates, semblables à la ligne de Rawdon et de l'Industrie, l'un de dix milles pour aller à St. Jérôme, et l'autre de treize milles pour aller à Lachute, ou vingt trois milles en tout, d'une construction plus économique que celle de la ligne principale. En vertu du contrat, les entrepreneurs devaient recevoir pour cent dix milles de ligne principale et vingt trois milles de chemins à lisses de bois, la somme de £770,000 stg. ou environ $3,850,000 ; et dans le cas où les travaux auraient excédé deux et demi par cent, de longueur estimée, alors les contracteurs devaient re-

cevoir £6,500 stg. ($32,500) par mille supplémentaire sur la ligne principale et £1,200 stg ($6,000) par mille sur la longueur extra des chemins à lisses de bois.

En mettant maintenant à 119½ milles la distance établie d'ici à Ottawa, cela donne un excédant de 9½ milles à $32,-500 ou un total y compris les chemins à lisses de bois de $4,-158,750. De ce montant, déduisons le coût de 23 milles de chemins à lisses à $6,000 par mille, ce qui laisse une somme égale à $4,020,750 pour 119½ milles de ligne principale ou au taux de $33,646 par mille ; — y compris également une quantité très modérée de stock roulant, ainsi que cela appert par une cédule.

Ces chiffres sur le coût du contrat sont donnés dans le but d'instituer une comparaison dans une autre partie du rapport et de montrer au public que le coût actuellement estimé du chemin est de beaucoup moindre. La largeur de la voie devait être déterminée par la compagnie dans six mois, si elle ne le faisait pas durant cette période de temps, les contracteurs avaient le privilége de le faire ; la terre était aussi fournie gratuitement aux contracteurs.

La section entre Carillon et Grenville, qui a une longueur de 13 milles, fut construite et le chemin fut commencé à divers autres points, alors que les travaux furent suspendus à cause de la mort infortunée du principal contracteur, qui se noya, et ils n'ont pas été repris depuis.

La mesure de quelque importance que l'on prit ensuite pour ouvrir des communications par chemin de fer avec le nord eut lieu à la fin de l'année 1868. Ce mouvement eut pour résultat la formation d'une compagnie pour la construction d'un chemin à lisses de bois à bon marché depuis Mile-End jusqu'à St. Jérome. Une charte fut obtenue dans ce but l'année suivante, laquelle, entre autres priviléges, accordait le droit de continuer la ligne de St. Jérôme au nord jusqu'à Ste. Agathe, ou à l'est jusqu'à Rawdon, et aussi de construire des chemins d'embranchement dans diverses di-

rections, mais surtout de se joindre à tout chemin de fer partant d'Ottawa pour se rendre à Montréal. La charte impliquait un subside gouvernemental de trois par cent sur le coût *bona fide* de cinq mille piastres par mille, et un subside semblable sur tous les ponts coûtant plus de cinq mille piastres chaque.

Durant l'été de 1869, des explorations furent faites pour déterminer la route la plus convenable tant par le coût que par la distance, entre le port de Montréal, à Hochelaga et St. Jérôme. L'aperçu suivant est donné d'après les rapports d'explorations publiés dans le temps.

ROUTES.	Longueur totale.	Coût Total.	Coût par mille.	Longueur de ligne droite.	Longueur de ligne courbe.	Total des courbes.	Longueur totale des ponts.
	Milles.	$	$	Milles.	Milles.	Dégrés	pieds
No. 1. Hochelaga *viâ* Sault, Ste Rose, Ste Thérèse à St. Jérome.	30. 85	654,609	21,219	23. 21	7. 64	704	3,585
No. 2. Hochelaga *viâ* Pont Vinet, Ste Rose, Ste Therèse, à St. Jerôme.....	30. 43	567,298	18,642	24. 94	5. 49	459	3,322
No. 3. Hochelaga *viâ* Pont Vinet, Moulin à la Dalle, Ste Thérèse à St. Jérôme.....	34. 04	489,654	14,384	27 .98	6. 09	591	1,972
No. 4. Hoche'aga *viâ* Pont Vinet, Traverse Porteus Ste Thérèse à St. Jérôme.....,,	30 .36	440,531	14,510	25 .52	4. 84	438	1,752

Un examen de ce tableau indiquera la ligne No. 4, comme l'emportant sur toutes ses rivales en ce qui regarde le parcours moindre, le bon marché, la proportion de ligne droite.

les courbes et la longueur des ponts ; c'est pourquoi on doit l'adopter si la ligne la plus directe et la plus économique pour se rendre à St. Jérôme est requise.

La construction du chemin devant être en bois n'inspira pas suffisamment de confiance dans sa durée et son efficacité pour la faire regarder avec faveur du public, et c'est pourquoi l'entreprise fit peu de progrès à part les explorations préliminaires auxquelles il a été fait allusion. Dans le but d'obvier à la difficulté, demande fut faite à la Législature locale d'amender la charte et de permettre qu'on substituât le fer au bois, et qu'on donnât tel subside additionnel qui pourrait mettre la compagnie en mesure d'effectuer l'entreprise.

On accéda à la demande de la compagnie, et en vertu d'une charte amendée, permission fut accordée de se servir de lisses en fer, et dans le cas où l'on s'en servirait, on a octroyé un subside sous forme d'octrois de terre de 5,000 acres par mille, de Montréal à Grenville, un parcours de 60 milles, et 15,000 acres par mille de cet endroit à Ottawa, c'est-à-dire 60 milles additionnels, ce qui fait une moyenne de 10,000 acres par mille pour toute la distance. La quantité extra par mille de Grenville à Ottawa a été accordée apparemment dans le but d'induire la compagnie à construire sa ligne entièrement dans la province de Québec et d'aider ainsi le mouvement de a colonisation. La partie restante du projet de construction d'un chemin en bois, en vertu de la charte originaire, devait conserver la garantie de 3 par cent sur les $5,000 par mille.

Dans l'intervalle des négociations s'entamaient avec la compagnie de chemin de fer du Canada Central, dans le but de former une jonction avec son chemin en le continuant d'Ottawa à Hawkesbury, un village situé dans Ontario sur le côté sud de la Rivière Outaouais, vis-à-vis de Grenville, le chemin de colonisation du nord devant se relier à cette ligne à ce point, ainsi que le permettait la charte originaire. On obtenait ainsi une ligne directe entre Montréal et Ottawa

et l'on fesait des arrangements pour l'exploitation du chemin et le trafic qui devaient satisfaire chaque compagnie réciproquement. J'étais alors fortement en faveur du projet de faire construire la ligne principale de votre chemin *viâ* St. Jérôme et Lachute.

Bien que cet arrangement nécessitât une ligne directe plus longue de plusieurs milles, que si elle eut passé de Ste. Thérèse à Grenville, *viâ* St. André ou Lachute, cependant son coût premier de construction eut été moindre et l'exploitation de la ligne d'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme eut pu se faire indépendamment. Comme dans le premier cas, les mêmes convois auraient servi à tout le pays.

La compagnie de chemin de fer du Canada Central n'ayant pas réussi à obtenir du gouvernement d'Ontario le renouvellement de son octroi de terre de 12,000 acres par mille pour les soixante milles entre la cité d'Ottawa et Hawkesbury, sans lequel elle ne pouvait mettre à exécution son entreprise, conformément à l'arrangement convenu avec le Chemin de Colonisation du Nord, pour une jonction à Grenville, fut forcée à regret d'abandonner ce projet.

La politique plus éclairée de la province sœur de Québec, en accordant 15,000 acres par mille de Grenville à Ottawa, dans le cas où la ligne aurait suivi la rive nord, favorisait encore le projet d'unir les capitales commerciale et politique de la Puissance. Si cela pouvait se faire, les deux compagnies de chemin de fer se trouveraient une fois de plus en accord parfait, en ce qui regarde la jonction des deux lignes à Ottawa ; la cité de Montréal aurait au moyen du Canada Central, une communication directe par chemin de fer avec le haut de l'Outaouais, et dans le cas où on prolongerait cette voie, elle pourrait atteindre le Lac Huron, et faire connexion avec la ligne du Pacifique Nord Américain au Sault Ste. Marie.

Beaucoup d'entre vous se rappelleront que, lorsque le pro-

jet de localiser le Chemin de Colonisation du Nord sur le côté nord de la rivière de Grenville à Hull fut d'abord annoncé, il fut reçu avec beaucoup de dérision par beaucoup de personnes qui prétendaient connaître parfaitement la nature topographique de ce pays. Elles affirmaient que la construction de ce chemin était impossible au point de vue du génie civil, si ce n'est à un coût qui engloutirait en peu de temps les ressources de la Compagnie, y compris le $1,000,000 de Montréal, et qu'il y aurait peu de résultats à montrer pour une pareille dépense d'argent. Elles assuraient que les montagnes des Laurentides touchaient aux bords de l'Outaouais et qu'on aurait à construire plusieurs ponts dispendieux sur beaucoup d'importants affluents de cette rivière. D'autres, tout en admettant qu'on pourrait construire une ligne sur la rive nord, affirmaient qu'elle serait bien moins coûteuse sur la rive sud, même sans l'aide de l'octroi de terre, tandis qu'au point de vue du fret local pour le chemin, le sud était infiniment préférable.

Plusieurs amis zélés de l'entreprise, qui étaient en faveur d'un aide libéral par Montréal et d'autres municipalités, à cause de ces faux renseignements, doutèrent de sa praticabilité. Le fait que la ligne de Montréal et Bytown avait été localisée dans ce prétendu pays inhospitalier semblait être complètement oublié. On ne pouvait trouver aucuns plans de la ligne, et votre ingénieur n'avait aucune connaissance personnelle de la route suivie par cette compagnie.

Vos directeurs savaient que, dans le cas où ils ne pourraient pas faire face aux exigences de leur charte amendée en construisant leur ligne entièrement dans la Province de Québec, leur subside en terres serait réduit à 900,000 acres au moins. Cette diminution dans leurs ressources, même en obtenant le montant total de l'aide municipal en perspective de $1,500,000 aurait empêché qu'on put établir une base pour l'émission de bons pour la construction du chemin sur la rive sud depuis Hawkesbury jusque plus haut, et au-

rait fait échouer l'entreprise. Quelque peu découragés, mais ne se tenant pas pour battus, vos directeurs donnèrent instruction à leur ingénieur, en compagnie de l'un d'eux, M. Duncan MacDonald, un contracteur de chemin de fer expérimenté, d'explorer la région entre Grenville et Hull sur le côté nord, ainsi que celle qui s'étend d'Ottawa à Hawkesbury sur le côté sud de l'Outaouais, et de faire rapport sur les avantages comparatifs qu'offraient les deux rives pour la construction du chemin de fer et pour le traffic.

Le résultat de cette exploration, qui a eu lieu au milieu de l'hiver par un temps rigoureux, est donné en date du 28 février 1871 ; une copie de ce rapport est annexée à celui-ci, et il démontre de toute évidence qu'on peut obtenir une route excellente sur la rive nord. Un plateau de niveau, ou plutôt une série de plateaux furent trouvés entre le bord de la rivière et la base des montagnes Laurentides, ayant une largeur d'un quart de mille à quinze milles, bien approprié pour l'agriculture, aussi bien que pour la construction d'un chemin de fer ; tandis que l'espace énorme de territoire qui s'étend au nord de ce plateau est occupé par la formation des Laurentides, et est susceptible de culture dans la mesure d'environ les trois cinquièmes de la région qu'il embrasse sur une étendue d'au moins cent milles.

Votre comité d'exploration apprit du Préfet, des Maires et principaux habitants du comté d'Ottawa, que la partie bien habitée s'étendait au nord depuis la rivière de l'Outaouais sur un parcours moyen de 40 milles, et qu'il y avait des colons sur les bords des principales rivières de l'intérieur jusqu'à quatre-vingt et cent milles ; que dans cette région du nord ou *Terra Incognita* on récoltait d'excellents grains et légumes ; par exemple, la semence d'un minot de blé avait donné de 13 à 17 minots, la terre produisait 25 minots de blé-d'inde par acre, 200 minots de patates, environ 30 minots d'autres grains et deux tonnes de foin par acre.

La population du comté d'Ottawa telle qu'établie par le re-

censement de 1860-61 était de 27,757 ; tandis que celle des deux comtés rivaux de Prescott et Russell sur le côté sud de l'Outaouais, qui prétend offrir de plus grands avantages au chemin de fer, était seulement de 22,323. La prépondérance des plantes, foin, valeur au comptant des fermes, animaux, bois scié, etc., était aussi beaucoup en faveur du côté nord.

De plus, on a constaté qu'il y aurait 2350 pieds de ponts, mesure linéaire, de plus à construire sur le côté sud.

La différence marquée au point de vue financier entre les deux routes était aussi apparente, même lorsqu'on la basait sur une estimation égale du coût. Il peut être utile d'attirer l'attention sur ce point dans ce moment, dans le but de faire disparaître tous les doutes qui pourraient exister dans les esprits des nouveaux directeurs, sur l'opportunité de traverser la rivière à Grenville et de prolonger la ligne depuis cette place jusqu'à Ottawa sur la rive sud. Les mêmes arguments qu'on a fait valoir alors sont encore applicables dans l'état actuel des choses.

D'après un examen approfondi du pays, complété par les informations que nous avons recueillies, votre comité avait fait rapport que le coût probable d'une ligne entre les deux cités, *viâ* Grenville, sur l'un et l'autre côté de la rivière, serait de $30,000 par mille, ou en tout $3,600,000 pour la distance entière de 120 milles. Ce calcul sur le coût des travaux est très approximatif, ainsi qu'on le verra plus loin en examinant les explorations.

Cette estimation a été faite comme suit :

Estimation détaillée, terrassement, terre, petits ponts, voie permanente, etc.....		$20,000 par mille
Stock roulant		4,000 " "
3 grands ponts sur l'Outaouais et ses affluents.....	$240,000 ou	2,000 " "
Travaux extra à Mile End et au Port de Montréal.....	$72,000 ou	600 " "

Surveillance et contingents : dépense ordinaire de 10 par cent..	2,600	"	"
Dépréciation ou escompte sur le stock municipal, etc.....	800	"	"
	$30,000		

Je ne puis mieux faire à ce sujet que de faire l'extrait suivant qu'on trouvera à la page 5 du rapport imprimé de l'exploration à laquelle il a été fait allusion.

" Les chiffres suivants sont soumis dans le but d'aider à " en venir à une conclusion sur le choix de la route que l'on " devra adopter, à raison de considérations financières.

" D'*abord.* Ligne de Montréal à la cité d'Ottawa, *viâ* la " rive nord, distance de 120 milles. "

" Coût total tel que ci-dessus.....	$3,600,000
" La compagnie aura pour faire face à cette dé- " pense l'octroi de terre de 1,200,000 acres.	
" Valant, disons, $1 l'acre.....	$1,200,000
" Octroi municipal de Montréal.....	1,000,000
" Octrois des municipalités intermédiaires	500,000
	2,700,000
" Laissant un montant à prélever au moyen de souscriptions privées et par la vente des bons	$900,000

" *Secondement.* Ligne de Montréal à la cité d'Ottawa *viâ* " la rive sud, distance de 120 milles.

" Coût total comme ci-dessus.....		$3,600,000
" Pour faire face à cette défense la Compagnie aurait l'octroi municipal de Mont réal comme ci-dessus.....		$1,000,000
" Octrois municipaux des comtés intermédiaires comme ci dessus.....		500,000
" Maximun supposé de l'aide du gouvernement d'Ontario de $4,000 par mille pour 60 milles.	$240,000	
		$1,740 ,00

" Laissant un montant à prélever par des souscriptions privées et par la vente des bons..... $1,860,000

" La compagnie sera conséquemment dans la position financière suivante :

" Ligne *de la rive Nord.* Montant à prélever par des souscriptions privées..... $900,000

" Ligne *de la rive Sud.* Montant à prélever par des souscriptions privées..... $1,860,000

" Il est évident d'après cette comparaison que le chemin de la rive nord l'emporte sur son rival, financièrement parlant, au montant de $960,000, une somme suffisamment élevée pour lui donner gain de cause, à part des autres considérations qui assurent encore davantage sa prépondérance.

" Pour expliquer les valeurs ci-dessus données aux aides des gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, nous pouvons observer que, d'après l'opinion de plusieurs personnes bien informées, la valeur monétaire que nous avons assignée à l'octroi accordé par la province de Québec est bien au-dessous de son chiffre réel. Les estimations qu'elles ont faites varient de $2,000,000 à $46,000,000; et elles basent leur opinions sur la valeur des limites de bois, les ressources minières, etc., qui abondent dans les terrains octroyés.

" Nous nous sommes efforcé en établissant cette comparaison, de nous tenir dans des bornes raisonnables et nous croyons notre estimation bien fondée. La plus grande partie des terrains est maintenant inaccessible aux colons et il en sera ainsi durant quelques années encore ; on ne peut par conséquent les vendre à présent à leur valeur intrinsèque ; mais si la compagnie, au moyen de l'assistance municipale et privée, peut prélever la plus grande partie du montant requis pour construire le chemin, les terres acquerront éventuellement sans doute une plus grande valeur, et elles fourniront de bonnes sûretés collatérales aux actionnaires, tant municipaux que privés, en sus du chemin de fer lui-même, dont ils seront les propriétaires.

" Nous présumons que les amis les plus enthousiastes de l'entreprise ne comptent pas que leur placement leur donnera des rendements directs très considérables, en outre des dépenses d'exploitation, au moins tant que le chemin s'en tiendra à ses proportions actuelles en aboutissant à Ottawa ou à Aylmer.

" En s'associant au Canada Central et en prolongeant par ce moyen sa voie dans l'ouest le long de la vallée de l'Ottawa, en traversant au Sault Ste. Marie et formant une jonction avec le chemin du Pacifique Nord Américain, maintenant en construction, on réduirait la distance d'une route intercontinentale depuis l'Océan Pacifique jusqu'à l'Atlantique, de 400 à 500 milles sur la ligne américaine la plus courte qui existe actuellement.

" En effectuant cette connexion dans un temps rapproché, et elle s'est déjà fortement recommandée à l'attention des promoteurs de la grande ligne du Pacifique, l'énorme traffic de l'est et de l'ouest passerait sur notre tronçon de ce grand chemin de fer, et il en résulterait d'abondantes recettes, ou bien la ligne pourrait être louée à un prix qui donnerait un bon percentage sur le coût premier. Les municipalités et les autres actionnaires pourraient aussi retenir leur intérêt sur la partie restante de l'octroi de terre, en supposant que nous n'avons pas estimé sa valeur à un chiffre suffisamment élevé et qu'il ne serait pas tout requis pour aider à la construction du chemin. On voit ainsi que, en sus des avantages immenses et indirects qui doivent en résulter pour la cité de Montréal et les municipalités intermédiaires traversées par le chemin de fer ou situées près de lui, leur placement pourrait avant longtemps acquérir une grande valeur directe.

" En ce qui regarde l'aide que l'on suppose devoir être donné par le gouvernement d'Ontario à cette section du chemin située dans la province d'Ontario, nous avons envisagé l'octroi financier donné à la ligne de la Rive Sud sous le point de vue le plus favorable possible.

" L'acte de la Législature d'Ontario, passé à la dernière ses-

sion du Parlement, autorise le Lieutenant-Gouverneur en conseil d'accorder de l'aide pour la construction des chemins de fer au montant de $1,500,000.

" Le montant de l'aide que l'on doit ainsi accorder ne doit " pas être moindre de $2,000, ni dépasser $4,000 par mille, " en faveur des lignes allant à, ou traversant des sections de " pays éloignés des grandes routes actueles, ou passant à tra- " vers des régions peu habitées, ou allant dans la direction du " territoire des octrois graduits ou aux eaux de l'intérieur.'

" Il est douteux que la section du pays traversée par la ligne proposée dans les comtés de Prescott et de Russell soit conforme aux susdites conditions de l'acte ; il est encore plus douteux, si le gouvernement d'Ontario décide dans l'affirmative la question du droit à l'octroi, que ces deux comtés, établis depuis longtemps et comparativement riches, aient droit à plus-qu'au montant *minimum* de $2000 par mille. Nous avons cependant donné à la ligne dans notre estimation le bénéfice de la somme *maximum* de $4000 par mille."

Depuis que ceci a été écrit, les conditions relatives à un octroi d'Ontario à la ligne d'Hawkesbury à Ottawa sur la rive sud ont été déterminées, et d'une manière adverse à ses réclamations. Le gouvernement exécutif de la province a promis de l'aide à une ligne parallèle à quelques vingt milles au sud, connue sous le nom : " Le chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa." Ce chemin laisse la ligne du Grand Tronc près de la station du Côteau Landing et a une direction centrale le long de la Péninsule formée par le fleuve St. Laurent et la rivière de l'Outaouais jusqu'à la capitale. Il est si peu probable qu'on donne de l'assistance à une ligne contigüe le long des eaux navigables, qu'on ne doit plus en tenir compte et que l'on peut établir une comparaison en conséquence.

" En posant la question à ce point de vue, voici quelle est la base financière des routes rivales au nord et au sud d'Ottawa depuis Grenville et au-dessus, en supposant, ce que l'on

peut faire en toute sûreté, que le coût relatif des deux chemins sera à peu près le même et que tous deux recevront un aide municipal équivalent.

" 1o. Montréal à Ottawa, *viâ* Grenville sur la Rive Nord. Coût approximatif..... $3,600,000

" Déduisons comme ci-dessus, la valeur de l'octroi de terre et de l'aide municipal..... 2,700,000

" Montant à prélever par souscriptions et par débentures..... $ 900,000

" 2o. Montréal à Ottawa, *viâ* Grenville, Hawkesbury et de là le long de la rive sud. Coût approximatif..... $3,600,000

" Aide municipal de Montréal et des autres municipalités, comme ci-dessus..... 1,500,000

$2,100,000

" Il appert d'après ces chiffres, qu'il y a une différence de $1,200,000 dans les sommes que l'on doit prélever par débentures, etc., et cela doit régler définitivement la question en faveur de la rive nord depuis Grenville jusqu'en haut. "

Il est à peine nécessaire de parler en détail du projet que l'on a aussi formé d'amener la ligne de la rive sud depuis Hawkesbury jusqu'à Vaudreuil, où elle ferait connexion avec le chemin de fer du Grand-Tronc au moyen duquel on se rendrait ensuite à Montréal. Comme ce projet a déjà été mis de l'avant et a reçu quelque attention il pourra être utile de lui consacrer quelques instants de considération avant de prendre congé de la rive sud. La longueur totale de la ligne que l'on devra construire actuellement d'Ottawa à Vaudreuil, se monte à 95 milles, ce qui fait une distance totale d'Ottawa à Montréal de 119 milles, c'est-à-dire un demi-mille de moins que la distance établie entre les mêmes points, *viâ* la route indépendante du Chemin de fer de Colonisation du Nord.

1o. Le coût estimé peut se chiffrer comme suit :

95 milles à $20,000 (estimation de Starkes).....	$1,900,000
Lisses extra de Vaudreuil à Montréal.....	74,000
Stock roulant, 119 milles à $4000 par mille.....	476,000
Station d'accommodement, ateliers, etc., etc., comme pour le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal	170,000
Coût total à prélever par souscriptions et par débentures.....	$2,620,000
2o. Coût de terrassement, etc., du Chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal tel que déterminé.....	$2,770,926
Stock roulant, disons, 120 milles à $4000	480,000
Bâtisses pour station et équipement.....	170,000
	$3,420,92
Disons :	3,420,000
De cela il faut déduire la valeur estimée de l'octroi de terre.....	1,200,000
	$2,220,000

Cela montre que, dans le cas où une compagnie aurait à choisir entre les deux lignes pour construire un chemin de fer, il y aurait une somme extra ou un excédant de $400,000 que l'on devrait prélever par souscriptions et par débentures pour construire la route qu'on appelle le court et économique chemin de fer de Vaudreuil.

A cause de cette différence, la compagnie, pour des raisons purement financières, devrait accorder son choix au Chemin de fer de Colonisation du Nord, même avec ses 24½ milles extra à construire, y compris les ponts dispendieux, dont on parle tant sur l'Outaouais et ses tributaires.

Quant bien même il n'y aurait pas une considération de ce genre, et que la balance financière serait même adverse au Chemin de Colonisation du Nord, Montréal et la province de Québecveulent qu'il soit construit afin qu'il serve de

grande voie indépendante pour relier le commerce de la vallée de l'Outaouais et le grand trafic direct de l'ouest avec la cité, et aussi pour ouvrir et coloniser la portion nord ouest de la Province de Québec. Il est évident qu'on ne pourrait obtenir de tels résultats en adoptant la route proposée de Vaudreuil et Ottawa, qui ferait connexion avec le chemin de fer du Grand-Tronc et traverserait principalement la province d'Ontario.

Nous en avons déjà dit assez pour montrer l'erreur des personnes qui veulent faire continuer le chemin de colonisation du nord dans Ontario en le fesant traverser à Grenville et Hawkesbury, ou qui veulent effectuer notre union avec la cité d'Ottawa au moyen de la route qu'on appelle le court et économique chemin *viâ* Vaudreuil. Ainsi il n'est pas nécessaire d'en dire davantage sur ce point.

J'arrive maintenant à la considération plus particulière de la localisation précise de votre ligne entre Montréal et Grenville. Ce problème est entouré de difficultés considérables, vu les rivalités locales des villages et les efforts que font les diverses localités pour obtenir le chemin de fer. Ces difficultes sont d'autant plus grandes, qu'il y a peu de différence dans le coût relatif de construction ou dans les distances entre les différentes routes que l'on suggère. La question est plus facile à résoudre de Grenville à Ottawa, car il y a peu de divergence d'opinion sur la direction générale que doit suivre la ligne.

En résolvant cette question épineuse, l'Ingénieur doit se mettre au-dessus de toutes les influences locales et s'efforcer d'obtenir une solution, qui tout en donnant la somme maximum de bénéfices au plus grand nombre d'habitants, sera en même temps conforme aux intérêts de la compagnie du chemin de fer relativement au coût de construction et à l'exploitation du trafic sur la route la plus économique et la plus directe ; il doit en même temps en fesant le choix d'une ligne la localiser autant que possible de manière qu'elle rcu-

contre à l'égard du gouvernement de Québec les besoins de la colonisation. C'est sous l'empire de pareils principes que votre Ingénieur a abordé la tâche qui lui était dévolue, et il espère que, si plusieurs ne sont pas satisfaits, la grande majorité reconnaîtront la justesse de ses vues.

En examinant une carte qui accompagne ce rapport, dressée sur une échelle de deux milles au pouce, on peut voir le pays qui s'étend entre Montréal et Grenville. On a tracé sur cette carte les diverses lignes qui ont été proposées entre ces points et que l'on peut désigner comme suit :

1o Montréal *viâ* le Pont Vinet, St. Martin, St. Eustache, Belle Rivière, St. André, Carillon à Grenville, (exploration de Sykes), distance de ..... 59½ milles

2o Montréal *viâ* le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. Jérôme, Lachute à Grenville, environ..... 65⅓ "

3o Montréal, *viâ* le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. André, Carillon à Grenville, environ..... 59½ "

4o Montréal, *viâ* le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. Jérôme, Lachute à Grenville, environ..... 57 "

En déterminant la distance de Montréal (à Hochelaga) à Ste. Thérèse, et adoptée dans l'état précédent, la ligne No. 4, sur la table, à la page 3, des longueurs des routes entre Montréal et St. Jérôme, a été suivie, comme étant la route la plus directe et la plus économique et mesurant 17 milles. La longueur du chemin d'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme est d'environ 13.36 milles et on la considèrera séparément.

Comme je l'ai déjà fait observer, avant que l'entreprise eut atteint son importance actuelle comme ligne principale directe, ou comme un anneau de la grande chaine de la route inter-océanique, j'étais en faveur d'amener la ligne principale *viâ* St. Jérome telle qu'indiquée au No. 2 du tableau, afin d'épargner la dépense extra de construire l'embranchement de Ste Thérèse à St. Jérome et son exploitation future indépendante. Sa longueur extra de huit milles et

un tiers sur une ligne rivale devra nous obliger à regret de la mettre de côté, lorsqu'on prend en considération la question du trafic direct.

L'adoption de la ligne No. 1 augmentera la longueur du chemin d'embranchement à St. Jérôme de près de trois milles et demi de plus que celui de Ste. Thérèse à St. Jérôme, ou une distance additionnelle de St. Jérôme à Montréal pour le trafic qui passera sur ce chemin de près de 5 1/3 milles. Cette distance additionnelle en ce qui regarde le fret qui se composera de bois de corde, de bois de construction, des produits agricoles et manufacturiers que l'on peut raisonnablement espérer de l'arrondissement de St. Jérôme, et éventuellement de l'immense région de colonisation arrosée par la Rivière du Nord, est un fort argument contre l'adoption de la route No. 1 *viâ* St. Eustache.

Après avoir examiné attentivement les plans et profils de l'exploration de Sykes *viâ* St. Eustache et les avoir comparés avec les résultats obtenus par vos explorateurs *viâ* Ste. Thérèse, on ne trouve que peu de différence dans le coût de construction par mille par l'une ou l'autre route, vu que les deux lignes suivent la même direction depuis Montréal jusqu'à la Rivière des Prairies. Même si toutes choses étaient égales dans les lignes rivales, il appert qu'il serait judicieux de choisir celle qui s'éloigne le plus de l'Outaouais et qui s'avance le plus dans l'intérieur du pays.

Examinons maintenant la région située entre Ste. Thérèse et Grenville, ou les lignes Nos. 3 et 4.

En supposant que le sol sur lequel doit passer la ligne No. 4 *viâ* Lachute, est semblable dans sa nature à celui qui est traversé par le No. 3 *viâ* St. André, avec la même proportion de courbes, la ligne No. 4 est 2½ milles plus courte que sa rivale, qui a cependant 10½ milles de moins de chemin à construire actuellement, à raison de l'adoption de la section Carillon et Grenville, qui est maintenant en opération sur un parcours de 13 milles.

Dans le but d'arriver à une conclusion plus satisfaisante, il pourra être utile de donner les résultats obtenus par les explorations qui ont été faites par Sykes, De Bergue et Cie., et celles de votre ingénieur. Les estimations détaillées qui servent de base à ces conclusions sont données sur des feuilles séparées, mais on ne produit ici que les totaux réunis.

Vous constaterez au moyen de ces calculs détaillés que le coût de la première section de la ligne principale, d'Hochelaga à Ste. Thérèse, une distance de 17 milles, se montera à $528,902, au taux de $31,112 par mille. On a compris dans cette somme un montant suffisant pour abaisser ou faciliter la pente qui existe en allant du nord à la Côte à Baron et en descendant au hâvre.

Ces terrassements, tels qu'originairement adoptés, avaient été établis pour un chemin de lisses en bois à bon marché et la masse du fret devait s'écouler principalement dans une seule direction. Mais comme il s'agit aujourd'hui d'un chemin de fer et que la masse du fret doit s'écouler dans les deux directions, les terrassements originaires devront être modifiés.

La seconde section de Ste. Thérèse à Carillon suit la ligne de l'exploration Sykes depuis Belle Rivière jusqu'à Carillon et le pays à traverser est semblable à celui qui s'étend de Ste. Thérèse à Belle Rivière ; la distance totale est de 29 ½ milles et le coût de $506,495 ou $17,169 par mille.

La *Section No* 3 de Carillon à Grenville fut construite par MM. Sykes, DeBergue et Cie. D'après le profil de cette partie de la ligne, on estime qu'elle a coûté $248,853, soit $19,142 par mille. Le stock roulant, les maisons de station, etc., ne sont pas compris dans cette estimation, vu que le premier ne pourra pas s'adapter à notre voie.

Section No 4. De Grenville à Ottawa, une distance de 60 milles. D'après les sections et les examens personnels du pays on peut en estimer le coût à $1,486,676, soit $24,778 par mille.

En additionnant ces divers montants nous obtenons le résultat suivant sur le coût probable de la ligne principale de Hochelaga à Ottawa.

Section No. 1	17 milles		$528,902	ou	$31,112	par mille
" " 2	29 ½		506,495	"	17,169	"
" " 3	13		248,853	"	19,142	"
" " 4	60		1,486,676	"	24,778	"
	119 ½		$2,770,926	"	$23,104	

Les susdits chiffres s'appliquent à un chemin large de 4 pieds 8½ pouces, avec des terrassements larges de quinze pieds à la surface et des pentes de 1½ à 1 et l'on suppose que votre compagnie pourra construire un nouveau chemin depuis Carillon jusqu'à Grenville pour le prix auquel on a estimé la section actuellement construite. Cependant il n'y a pas de doute que si cette voie était choisie, la ligne actuellement en existence pourrait être achetée à un prix bien au-dessous de ce qu'il a coûté ; le terrain affecté pour la ligne sera de 80 pieds, ou d'une largeur suffisante pour une double voie, alors que la chose deviendra nécessaire : les ponts sont construits avec des culées et des piles en pierre massive et la superstructure en bois sera faite sur le principe combiné de l'arche et de l'ouvrage à treillis. La voie permanente sera en fer, 60 lbs par verge, et beaucoup plus pesante que les lisses en général des chemins à voie étroite. On alloue dix par cent, sur toute la ligne pour les voies d'évitement. Il pourra être utile de noter que les terrassements tels que désignés par MM. Sykes, DeBergue et cie., depuis Belle Rivière jusqu'à Ottawa, et que vous verrez sur les sections qui vous seront soumises en même temps, ont été exhaussés d'après mon estimation de deux pieds afin que la voie soit plus élevée que le niveau de la neige. La nécessité de terrassements élevés au-dessus de la surface naturelle du terrain, en passant sur un terrain plan, sujet à recevoir des chutes abondantes de neige, sera évidente, et c'est pourquoi cette amélioration rencontrera

sans doute votre approbation. On peut se dispenser aussi d'un nombre considérable de courbes entre Grenville et Ottawa et on peut introduire dans plusieurs places des courbes plus faciles.

Le maximum du terrassement n'excédera pas celui du chemin de fer du Grand-Tronc ou 52.80 pieds par mille. De Ste. Thérèse à Ottawa, les terrassements, règle générale, sont peu élevés, de fait ils sont de niveau dans une grande mesure.

On doit ajouter au montant déjà établi de 2,770,926 une somme additionnelle pour le stock roulant et l'équipement. On peut mettre pour le premier item la somme de $4000 par mille, disons $480,000, et pour le dernier environ $170,000, qui seront dépensés pour l'érection de maisons de station à Montréal et Ottawa, et pour des bâtisses convenables pour les dix stations intermédiaires, comprenant les appentis pour le fret et le bois, les ateliers pour les engins et les constructions, le terrain des stations, etc., ce qui fait un grand total pour le coût de la ligne principale et de l'équipement de $3,420,926.

Si l'on adopte la ligne No. 4 *viâ* Lachute, ce qui suit pourra être l'exposé de son coût :

Section No. 1.	17 milles comme ci-dessus	$528,902 ou	$31,112 p. mille	
Sections Nos. 2 et 3. Ste. Thérèse viâ La chute à Grenville	27 " disons	463,543 "	17,169 "	"
	13 "	248,846 "	19,142 "	"
Section No. 4	60 " comme ci-des.	1,486,676 "	24,478 "	"
	117	$2,727,967 "	$23,315 par mille	

A cela ajouter pour le stock roulant

117 milles x $4000	$468,000
Equipement comme ci-dessus	170,000
	$3,365,967

Ceci est l'estimation pour la ligne No 4, ce qui constitue une économie de $54,959 sur le coût et 2½ milles dans la distance de moins que par la ligne No 3.

Cette différence est basée naturellement sur la supposition qu'on peut construire une ligne de Ste. Thérèse *viâ* Lachute

au même taux par mille que le coût connu du chemin *viâ* Carillon, et que la compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville demanderait pour son parcours de 13 milles, la même somme que votre compagnie devrait dépenser pour la construction d'une semblable étendue de chemin. Ce point ne peut être exactement décidé que par une exploration du pays entre Ste. Thérèse, Lachute et Grenville. Si par ce moyen on pouvait trouver une bonne route aussi favorable ou plus appropriée que *viâ* Carillon, cela aurait pour effet de déterminer probablement une réduction dans les demandes de la compagnie de chemin de fer Carillon et Grenville, attendu que sa propriété aurait bien moins de valeur s'il y avait un chemin de fer transportant directement les passagers et la masse du fret à quelques milles dans une direction parallèle.

Lors du tracé originaire de la ligne Sykes, ou No 3 à St. André, on aurait pu abréger considérablement la distance en se dirigeant au nord de ce village, au lieu de suivre la route sur le côté sud, le long du bord de la rivière. Si la configuration du terrain permet ce tracé, sans nécessiter beaucoup de dépenses extra, le chemin devrait suivre cette nouvelle route, dans le but de diminuer son parcours. On pourrait construire un embranchement à voie étroite depuis la ligne principale, à un endroit convenable, près de St. André, jusqu'à Lachute, qui remettrait en communication avec le chemin de fer ce village florissant, qui est doté de grands pouvoirs d'eau et est entouré par une magnifique région agricole. D'un autre côté, si l'on choisit la ligne No. 4 *via* Lachute, on pourrait construire un chemin d'embranchement semblable à voie étroite jusqu'à St. André et mettre ainsi son trafic local considérable en communication avec le chemin de fer principal On pourrait ainsi faire communiquer St. Eustache avec la ligne principale par les mêmes moyens. Le jaugage pour ces trois embranchements inférieurs ne devrait pas excéder trois pieds. Ils pourraient être construits et exploités à un prix remarqua

blement bas et ils seraient d'une grande utilité pour le pays environnant comme pour votre chemin.

Tout en laissant cette partie du problème dans un état d'indécision, on a recueilli assez d'informations pour affirmer d'une manière assez précise que le coût du chemin de fer à Ottawa n'excèdera pas $3,420,926. Si l'on peut réduire ce montant en choisissant la route *viâ* Lachute et en abrégeant en même temps la distance, tant mieux.

On verra en examinant la page 2, que le prix du contrat donné à Sykes, DeBergue & Cie., pour un chemin de fer entre les mêmes points, et pour une longueur égale de chemin, se montait à $4,020,750 ou environ $600,000 de plus que l'estimation de votre ingénieur pour le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal.

Il est vrai que le chemin de fer Montréal et Bytown fut commencé avec une voie large, ou 5 pieds 6 pouces, tandis que la voie du vôtre est de 4 pieds 8½ pouces, mais vos terrassements sont en moyenne de deux pieds plus élevés, tandis que le fer coûte maintenant cinquante par cent de plus qu'alors et que les salaires ont subi une hausse proportionnelle. Le fait donc que votre compagnie fera construire une ligne supérieure au point de vue des terrassements, des courbes, du stock roulant et des stations pour $600,000 de moins que n'en demandaient les premiers contracteurs, doit être un sujet de satisfaction pour les citoyens de Montréal et les habitants du pays en général, parce qu'il doit avoir pour effet de dissiper les préventions qui ont pu se former en fesant croire qu'on dépenserait peu judicieusement les octrois municipaux votés pour venir en aide à la construction du chemin.

Un chemin allié étroitement avec la ligne principale, qui servira les intérêts de la ville et aidera à développer le pays en arrière comme à promouvoir la colonisation en général, c'est le chemin d'embranchement de St. Jérôme. Il est possible qu'on pousse ce chemin plus tard dans l'intérieur le long de la Rivière du Nord, qu'on le prolonge dans une direction est vers

New-Glasgow, et qu'on ouvre et développe ainsi cette section du pays en la mettant en communication avec cette cité : une charte a aussi été octroyée pour la construction d'un chemin de fer qui pénétrera dans l'intérieur le long de la rivière Gatineau sur un parcours de cent milles. Lorsque ce chemin de fer sera construit il devra alimenter efficacement votre ligne principale et servira d'agent puissant pour coloniser cette partie de la province. On construira sans doute de semblables chemins d'embranchement en temps et lieu qui suivront les vallées des rivières du Lièvres, de la Nation, de la Rouge et autres rivières sur la rive nord. Dans l'intervalle nous considérons le chemin de St. Jérôme comme le plus important de ces lignes subsidiaires.

Ayant son point de départ depuis la ligne principale près de Ste. Thérèse, ce chemin d'embranchement suit une direction nord-est sur un pays plat jusqu'au village de St. Janvier, puis sur un terrain légèrement onduleux jusqu'au village de St. Jérôme, situé à 13 36/100 milles de Ste. Thérèse ou à 30 36/100 de Montréal. Le coût détaillé est estimé à $224,561 ou, avec la proportion voulue de stock roulant et d'équipement, à $224,-561, c'est-à-dire que le chemin sera construit au taux de $19,054 par mille y compris le stock roulant, &c.

St. Jérôme est un village florissant d'environ 1200 âmes, situé sur la Rivière du Nord, au débouché de la gorge pratiquée par cette rivière à travers les Laurentides, et il sert de marché à un nombre considérable d'habitants des paroisses de l'intérieur. Le village est situé au milieu d'un beau pays agricole et dans le voisinage il y a des pouvoirs d'eau illimités.

Il sera bon ici de faire quelques remarques sur ces pouvoirs d'eau, vu la relation immédiate qui existe entre leur emploi profitable et la construction du chemin de fer. La Rivière du Nord qui fournit ces pouvoirs d'eau prend sa source dans plusieurs grands lacs de l'intérieur du pays ; elle arrose une vaste étendue de territoire et court dans une direction sud jusqu'à St. Jérôme, où elle fait coude soudainement, puis prend une direction sud et va se décharger dans

l'Outaouais près de St. André. Au village de St. Jérôme et sur une distance de six milles, il y a une chute de trois cent cinq pieds, répartie sur cet espace par une succession de cascades ou courants, et qui a une force de 120,000 chevaux alors que l'eau est la plus basse au temps de la sécheresse ; ce pouvoir d'eau est douze fois plus puissant que celui de la ville de Lowell dans les Etats Unis. Il y a d'autres pouvoirs d'eau puissants plus au bas de la rivière, au village de Lachute et à St. André, bien qu'ils soient moins considérables.

Je n'ai jamais vu, en ma qualité d'ingénieur hydraulique, une localité plus favorable pour utiliser l'eau par une série de digues à différents points le long de la rivière, qui est accidentée par ces chutes utiles au moins douze fois sur une parcours de six milles. En beaucoup d'endroits, le lit de la rivière est rocailleux, et ses rives sont admirablement adaptées pour la distribution efficace de l'eau dans des moulins et manufactures.

En passant le long des magnifiques bords de cette rivière et en s'arrêtant de temps en temps pour examiner les points favorables à l'érection des moulins et manufactures, qui réjouiraient le cœur du manufacturier et qui au moyen de quelques cents piastres, pourraient être convertis en de splendides sites de moulins ; en jetant son regard sur le magnifique pays agricole au sol onduleux qui se déroule au sud, à l'est et à l'ouest, flanqué au nord des Montagnes Laurentides avec leurs richesses minérales inexploitées, le spectateur ne peut qu'être fortement impressionné des facilité données par la Providence pour convertir les richesses naturelles de cette région en des moyens de support pour la population active qui est destinée à occuper une section si favorisée du pays. Je puis fort bien comprendre l'enthousiasme du Rév. M. Labelle, l'estimé curé de la paroisse, qui depuis des années consacre son infatigable énergie au développement et à l'utilisation de cette grande puissance motrice pour le bien de ses compatriotes. Qui ne désire voir ses efforts réussir, en lui donnant en même temps l'aide

nécessaire pour construire ce chemin d'embranchement, surtout lorsqu'en agissant ainsi la cité de Montréal et les paroisses du nord obtiendront tant de beaux résultats sous ce rapport comme sous bien d'autres auxquels ils sera fait allusion.

Une exploration élaborée de la rivière à ce point a été faite et un rapport a été publié sur ses pouvoirs d'eau. Ce rapport accompagné de plans lithographiques a été répandu considérablement en Canada, dans la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, dans le but d'attirer l'attention des manufacturiers et des capitalistes sur les grands avantages offerts pour l'investissement et l'emploi du capital. Le succès de cette seconde entreprise dépend en grande partie de la mise à exécution de ce projet de chemin de fer ; car sans lui on ne saurait obtenir de débouché, et un grand marché pour les produits qu'on pourra manufacturer en exploitant les pouvoirs d'eau.

On n'utilise à présent qu'une faible partie de ces pouvoirs d'eau à St. Jérôme, mais l'exploitation est confinée principalement à cette localité.

Il y a maintenant en opération deux moulins à farine avec dix paires de meules, deux moulins à scier, une manufacture de bardeaux, un moulin à carder, et une manufacture de drap qui en fabrique deux cents verges par jour. Si le transport à Montréal se faisait en deux heures, comme tout cela pourrait s'accroître avec rapidité. Montréal deviendrait le Boston et St. Jérôme le Lowell du Canada.

Le niveau de la Rivière du Nord, près de St. Jérôme, étant élevé de plus de trois cents pieds que la surface du terrain au Mile-End, l'eau pourrait être conduite dans des tuyaux jusqu'à Montréal le long de la ligne du chemin defer et transportée au-dessus des rivières intermédiaires sur les ponts du chemin de fer. Ce moyen d'assurer un approvisionnement complet d'eau pure pour l'usage de la cité devrait se recommander de lui-même à l'attention de la Corporation, et s'il est constaté qu'il est praticable et économique, il devrait obtenir de sa part un sérieux examen dans le but de le mettre à exécution.

L'un des besoins les plus pressants pour la cité pour le présent comme pour l'avenir, c'est l'approvisionnement du combustible au plus bas prix. Nous allons discuter brièvement cet important sujet, et j'espère pouvoir trouver une bonne méthode d'obtenir un approvisionnement économique de bois de corde pour les consommateurs de la cité en même temps qu'elle aura pour effet de faire hausser le prix de revient aux producteurs de la campagne.

Depuis plusieurs années, le prix de cet article de première nécessité a varié de six à huit piastres par corde et même durant l'hiver actuel il a atteint la somme de douze piastres. La consommation annuelle de la cité doit être de plus de 200,000 cordes de bois qui est amené en cette ville principalement en barges, et tous les ans le coût comme la quantité de cet article augmentent.

Le prix actuel du bois à St. Jérôme est d'une piastre par corde et à St. Sauveur, il n'est que de soixante-et-quinze cents.

Comme l'on devra apprendre avec intérêt l'énorme quantité de bois que l'on pourra se procurer d'ici à bien des années dans ce district de la province, je produis l'état suivant qui m'a été fourni par des personnes bien renseignées. Dans le comté de Terrebonne au nord de St. Jérôme, il y a 693,300 acres de forêt qui se compose surtout de bois dur. Dans le comté d'Argenteuil, qui est contigu à celui de Terrebonne et est situé à 20 milles de St. Jérôme, il y a 451,000 acres de bois dur, outre quelques 21,000 acres de terre boisée dans les paroisses de St. Canut et St. Columban. De plus, au nord et à l'est de St. Jérôme, il y a une étendue de territoire non concédé presque illimité, qui produit la quantité ordinaire de bois. Pour le moment établissons la quantité de bois que produiront ces 1,165,300 acres réunis.

En mettant 40 cordes par acre, cela donnerait le chiffre énorme de 46,612,000 cordes de bois, qui suffiraient à alimenter la ville pendant 233 ans au taux de sa consommation actuelle par année de 200,000 cordes. Ces données devront être accueillies avec plaisir par les personnes qui pour-

raient examiner avec crainte la consommation totale que l'on devra faire dans quelques années du combustible du pays, surtout lorsqu'il est si facile et si économique de se le procurer.

On rapporte qu'il y a aussi une grande abondance de bon bois de pin dans les townships de Welford, Doncaster, Carrick ainsi qu'au nord.

Dans le moment, toute cette richesse naturelle du pays est inutile, de fait elle constitue une nuisance ou une perte positive pour le colon à cause du travail additionnel auquel il est assujetti pour nettoyer sa ferme et la mettre dans la condition des prairies de l'ouest. Sans chemin de fer ou transport par eau pour lui donner sa valeur monétaire, ce lourd et pesant article ne peut être conduit profitablement au marché sur une distance de vingt cinq ou trente milles. On peut en dire autant du seul produit du bois, la cendre à potasse, qu'on ne peut obtenir qu'à un coût élevé et qu'en fesant une grande consommation de bois et qui ne peut être transporté au marché qu'après beaucoup de temps et de dépense sur une route longue et difficile. D'un autre côté, le prix élevé du bois de corde dans la cité, qui est toujours à la hausse, rend maintenant cet article de première nécessité un item très sérieux pour les familles et pèse surtout lourdement sur les classes pauvres.

Mais avec le chemin de fer en opération, toute la question est renversée, en rapprochant pratiquement les points de l'offre et de la demande qui se trouvent ainsi à être mis sur un pied presque d'égalité. Le nouveau colon obtient de suite une bonne rémunération pour le bois qu'il coupe et il maintient sa famille de cette sorte durant le temps du défrichement, ce qui lui permet de rendre sa terre propre à la culture et de faire face à ses dépenses d'existence. Le marché et l'argent que le colon trouve ainsi à sa porte bénéficient également aux produits agricoles de sa ferme, et avec une industrie ordinaire, il peut se créer en peu de temps une bonne

position matérielle. Le chemin de fer, plus qu'aucun autre moyen qu'on pourrait adopter, servira à la colonisation rapide de nos terres désertes, il contribuera à faire rester la population native dans le pays et à promouvoir l'immigration. Sans chemin de fer et les avantages qui en résultent, le colon ne peut que mener une longue existence dans la pauvreté et la misère, souvent il succombe de bonne heure dans cette rude lutte pour son existence ou bien il laisse le pays de dégoût pour se rendre dans les prairies de l'Ouest.

Je suis porté à croire, d'après des informations dignes de foi, que si l'on construisait une écluse moyennant $5000, on pourrait rendre cette rivière navigable pour des bacs en bois sur un parcours de six lieues en haut de St. Jérôme et l'on pénétrerait ainsi dans le cœur du pays qui produit le plus de bois. Cette faible dépense ferait que la rivière servirait de prolongement au chemin de fer sur une distance de dix-huit milles et elle contribuerait considérablement à l'alimenter.

En supposant ce chemin de fer en opération, ce n'est pas trop prétendre que de dire qu'il pourrait fournir au moins la moitié du bois maintenant requise par Montréal, disons, 100,000 cordes de bois par année.

Le prix moyen au lieu d'approvisionnement doublerait probablement en peu de temps, ou atteindrait deux piastres par corde ; à cela ajoutons deux piastres comme le coût du transport et du profit pour la compagnie du chemin de fer, et une piastre comme profit du marchand de bois et pour couvrir les dépenses contingentes. Le coût total du bois livré à Montréal ne serait ainsi que de cinq piastres par corde. Au moyen de cette transaction annuelle $200,000 sont payées aux colons ou au moins $100,000 par an de plus qu'ils ne reçoivent maintenant, en supposant qu'ils ont un marché pour cette quantité, ce qu'ils n'ont pas : la compagnie de chemin de fer a obtenu $200,000 pour le fret ou un gain clair d'environ $40,000 de plus que le coût actuel de transport ; le marchand de bois a fait un profit considérable,

et en posant comme moyenne actuelle pour le prix du bois que paie le consommateur : $8.00 par corde, les citoyens de Montréal ont économisé $300,000 dans une seule année, ou une somme suffisante pour les rembourser de leur bonus de $1,000,000 dans le court espace d'un peu plus de trois ans. A première vue ce résultat est frappant, mais plus on examine le sujet avec soin, plus apparente en est la vérité.

Après ces quelques remarques sur le chemin de St. Jérôme, je vais maintenant vous soumettre sous une forme condensée le coût total des diverses lignes principales qui se rattachent à cet embranchement.

1o. Ligne municipale *viâ* Ste. Thérèse, Carillon et Grenville jusqu'à Ottawa	$3,420,926
Embranchement de St. Jérôme	254,561
Distance totale de 132.86 milles au coût de	$3,675,487
2o. Ligne principale *viâ* Ste. Thérèse, Lachute et Grenville jusqu'à Ottawa	$3,365,967
Embranchement de St. Jérôme	254,561
Distance totale approximative de 130.36 milles à un coût de	$3,620,568
3o. Ligne principale *viâ* Ste. Thérèse, St. Jérôme, Lachute et Grenville jusqu'à Ottawa.	
Estimation approximative	$3,606,509
Distance totale 125.35 milles	

Le coût total de la route No. 3 parle en sa faveur lorsqu'on la compare avec l'une ou l'autre des deux autres routes, mais on doit la mettre de côté, vu sa longueur extra de 8 1/3 milles comme ligne principale ainsi qu'on l'a déjà démontré ; l'estimation pour le No. 2 est dans une certaine mesure provisoire, il sera en conséquence plus prudent de prendre la somme plus forte de $3,675,487 ou le coût de la ligne No. 1 *viâ* Ste. Thérèse et St. André comme la base de nos calculs futurs.

Nous allons maintenant nous efforcer d'établir le montant probable de l'aide que donneront les municipalités et le revenu que rapportera le commerce.

Le principe de venir en aide à la construction des chemins de fer au moyen des octrois des gouvernements et des municipalités ou des bonus est maintenant adopté dans beaucoup de parties du Canada et des Etats-Unis. Cette sage politique a fait que la province d'Ontario et les états voisins sont couverts d'un réseau de ce grand système de voies de communication.

Dans un pays peu habité comme le nôtre, où l'on doit compter sur un revenu comparativement léger du fret et du trafic des passagers et où les dépenses d'exploitation durant l'hiver sont considérables, on ne saurait s'attendre à ce que les revenus nets suffisent pour induire les capitalistes privés à se risquer à construire des chemins dans la pleine mesure de leur coût. Toutefois si le public fait la moitié ou les deux tiers des frais de l'entreprise, on peut obtenir la balance des capitalistes qui seront incités à la fournir en ayant de bonnes garanties qu'elle rapportera un revenu modéré. C'est dans cet esprit que le gouvernement local a accordé un octroi de terre dans le but d'aider à la construction du chemin et de favoriser le développement du pays. Nous allons maintenant démontrer que la portion de l'argent qui sera fournie par les municipalités non seulement ne sera pas perdue, mais au contraire sera mise en position de donner de riches résultats aux donateurs.

Ceci a été déjà partiellement démontré dans le cas de Montréal, qui sera remboursé de son octroi de $1,000,000 dans le court espace d'environ ans, par le trafic du seul item du bois de corde.

En outre de cela, nous citerons une région municipale, disons le Comté d'Ottawa, à travers lequel passe le chemin de fer. L'aide promis par cette section se monte à $200,000

La longueur du chemin que l'on a à construire dans le

comté d'Ottawa est d'environ cinquante milles et coûtera pour le terrassement et autres dépenses, indépendamment des lisses en fer et du stock roulant, près de $12,000 par mille, ou un total de $600,000, qui seront payés sous la forme de gages et seront distribués parmi les habitants.

On voit ainsi que la municipalité recevra en retour les $200,000 qu'elle donnera outre $400,000 de plus et qu'elle aura en sus le chemin avec tous les bons résultats qui en découleront.

Les mêmes résultats se feront sentir proportionnellement dans les autres municipalités.

Entreprendre un exposé de ces avantages en cette circonstance, ce serait presque vouloir faire injure à l'intelligence du peuple.

On me permettra cependant de signaler à ce sujet quelques points principaux et de laisser aux habitants de suppléer au reste avec leurs connaissances personnelles.

Si l'on prend en considération quelques uns des principaux produits du pays tels que par exemple le grain, le foin et le bois, nous trouvons qu'avec les moyens actuels de communication, il coûte autant pour transporter un minot de grain de St. Jérôme à Montréal, c'est-à-dire 30 milles, que de Chicago à la même place, une distance de 1200 milles.

Au moyen du transport par chemin de fer on fait une économie de huit cents par minot, qui doit être répartie entre le producteur et le consommateur. Pour transporter du foin sur un parcours de vingt milles des chemins ordinaires, il faut dépenser $4 par tonne, et on ne ferait pas de profit en le transportant sur une plus longue distance avec un prix de vente variant de $12 à $16 par tonne. On pourrait le transporter par chemin de fer pour $1, ce qui épargneraient au cultivateur $3, par tonne. La plupart des habitants du pays demeurent à une telle distance du marché que la récolte et la vente du foin, à part la quantité requise pour leurs besoins personnels, sont improfitables.

Le bois dur ne peut être transporté sur plus de vingt milles qu'a un coût de $2.25 par corde. On peut le transporter sur ce parcours en chemin de fer pour $1, et proportionnellement pour des trajets plus longs.

Le coût du transport du bois de pin scié sur une distance de vingt milles est de $4, et de $8, pour le bois dur, par (b. m.) mille pieds. Le pin pourrait être transporté en chemin de fer sur cette distance pour 30 cents et le bois dur pour environ 50 cents par mille pieds : la différence dans les prix est naturellement répartie entre le producteur et le consommateur.

Si le chemin de fer est construit, non seulement bon nombre de scieries à vapeur s'éléveront le long de la ligne et augmenteront considérablement la quantité de pin, d'épinette et de mérisier qui sera manufacturée avec plus de profit, mais nous verrons en outre l'érable, le chêne, l'orme, le frêne et autres bois cherchant des marchés là où ils en étaient exclus, vu le coût de transport par les voies de communication ordinaires.

Les remarques ci-dessus s'appliquent également à tous produits de la ferme, de la forêt et des mines expédiés au marché, tels que céréales, plantes, fromage, beurre, lait, lard, fleur, animaux, écorces, douves, houblon, fer, plombagine, etc., ainsi qu'aux marchandises achetées dans les townships et les paroisses.

Le passage du premier train le long de la ligne doublera de suite la valeur des propriétés sur dix milles de chaque côté du chemin et proportionnellement la valeur des immeubles situés dans des endroits plus éloignés. Les magnifiques bords de la Rivière du Nord dans le voisinage de St. Jérôme et les lieux pittoresque de la Rivière des Mille-Iles, Rivière des Prairies et du haut de l'Ottawa seraient avant longtemps couverts de villas et de résidences d'été, vu l'accès facile à Montréal et Ottawa qu'on obtiendrait par ce chemin de fer. Les montagnes pittoresques, les lacs et

les valons des Laurentides attireraient des milliers de touristes et leurs attraits rivaliseraient avec ceux qu'offrent les fameuses Montagnes Blanches.

Nous allons maintenant nous occuper plus particulièrement de l'un des principaux items de trafic direct pour ce chemin et je vais m'efforcer d'exposer le sujet d'une manière claire et concise pour vous comme pour ceux qui sont intéressés dans le commerce de bois de l'Outaouais et de ses tributaires. (Ces vues ont été dernièrement émises dans un rapport sur un autre chemin de fer proposé, mais elles s'appliquent également à la ligne soumise maintenant à votre considération.)

Il est constaté d'après des statistiques dignes de foi que le bois annuellement coupé à Ottawa et dans la ville voisine de Hull se monte au chiffre énorme de 240,000,000 pieds, ou en comprenant Ottawa, Hull, la Gatineau et les divers points le long de la rive nord jusqu'à Grenville à 303,000,000 de pieds

On affirme que 190,000,000 de pieds de bois de la première quantité s'écoulent sur le marché américain principalement jusqu'aujourd'hui par eau *viâ* Montréal, Sorel et le canal Chambly jusqu'à Burlington, Whitehall et Albany, qui sont les principaux marchés de distribution pour les cités de l'intérieure et les villages de ce pays. Depuis dernièrement une partie de ce transport est faite par le chemin de fer St. Laurent et Ottawa qui a envoyé ses chars chargés de bois à Prescott jusqu'au Chemin du Nord d'Ogdensburg, et a atteint par cette route Burlington et les autres cités de la Nouvelle Angleterre.

Si avant l'érection d'un second pont sur le St. Laurent, les chars sont au moyen de votre route transportés par le bateau à vapeur à Longeuil et placés sur les lisses du chemin de fer proposé entre "Montréal, Chambly et St. Jean" qui fera connexion avec le chemin de fer de Jonction de Montréal et Vermont, dans le voisinage de St. Jean, on obtiendrait ainsi une ligne indépendante du Grand Tronc ou en connexion avec elle pour se rendre aux Etats de la Nouvelle Angleterre et sur les bords de l'Atlantique.

La longueur de la nouvelle ligne que l'on doit construire pour mettre ce projet à exécution n'excédera pas vingt-cinq milles sur un pays plat et découvert.

Le tableau suivant donnera la longueur des compagnies rivales entre la cité d'Ottawa qui est le foyer du commerce de bois et le principal point de distribution, Burlington.

1o. Distance par eau *viâ* Canal Chambly.....	310	milles.
2o. do do Chemin de Fer *viâ* Prescott et Ogdensburg.....	230	do
3o. Distance par Chemin de Fer de Jonction Montréal et la Cité d'Ottawa.....	213	do
4o. Distance par le Chemin de Fer de Colonisation du Nord de Montréal, Hochelaga, et le chemin de Jonction du Vermont	217½	do

Vous constaterez d'après ces chiffres que, pour toutes fins pratiques, votre chemin est à peu près égal à la route rivale la plus courte, et si l'on pouvait réduire le trajet de 2½ milles en adoptant la ligne *viâ* Lachute, votre chemin n'aurait que deux milles de plus que le " Chemin de Jonction Montréal et la Cité d'Ottawa. "

En marchant côte à cote durant la même distance dans les mêmes conditions de chargement et de déchargement, un chemin de fer ne saurait rivaliser avec les voies par eau pour le transport d'un article aussi pesant que le bois. Cependant dans le cas actuel, les distances et les conditions sont tellement différentes que le chemin de fer l'emporte complètement par l'économie de temps et du coût.

Comme on l'a déjà dit, Burlington a été jusqu'à présent le point de distribution pour les Etats de la Nouvelle Angleterre, tandis qu'Albany et Troy ont rempli les mêmes fonctions pour l'état de New-York et ceux qui sont situés au sud. A Burlington le bois est déchargé des barges pour être placé dans les chantiers d'agents intermédiaires qui le vendent à commission, et au temps voulu il est expédié par chemin de fer à sa destination finale. En subissant cette nouvelle étape le

bois est sujet à une charge de 20 à 25 par cent pour le transbordement, ou avec la commission sur les ventes à environ $2 par mille en tout.

Cette pratique de revendre en détail ou de vendre par l'entremise d'un agent à Burlington, Albany, etc., date de l'histoire primitive du commerce de bois et a été continuée sans doute depuis parceque ces divers points servent de terminus au transport du bois par eau.

Avec une route par chemin de fer beaucoup plus courte, inaugurant par conséquent des communications plus économiques et plus rapides, il ne s'ensuit pas que le système des agents intermédiaires serait continué, ou du moins, pas dans la même mesure. Ottawa, Hull, Gatineau, Buckingham, la Nation du Nord, Thurso et autres grands centres manufacturiers de bois devraient assumer le role de distribution aussi bien que de production du bois.

En d'autres termes, ces localités devraient expédier directement leur bois à chaque cité et village dans les Etats-Unis, avec lesquels il y a des communications par chemin de fer et où le bois de l'Outaouais est en demande.

La différence $2 ou la commission que prélèvent les agents irait alors dans la bourse du producteur, ou serait peut-être divisée à peu près également entre lui et le consommateur ; ce résultat serait certainement plus satisfaisant pour les parties intéressées que l'arrangement actuel.

Dans le but de mieux démontrer ce fait, je fais la comparaison suivante qui montre le coût du transport par les diverses routes. Nous supposerons dans ce but que la cité de Boston est le point atteint dans chaque cas, et que le bois s'y rend sans l'intervention des agents de Burlington et est vendu à Boston sur commission.

1o.—Coût du transport par eau viâ Canal Chambly à Burlington..... $3.00 par mille
Transbordement des barges aux chars à Burlington..... 0.20 "

Transport de Burlington à Boston ($5.50 cours américain) à un escompte de 13 p. c.....	4.35	par mille.
Coût total pour la distance de 544 milles.	$7.55	"
2o.—Coût du transport par chemin de fer viâ Prescott et Burlington ($8.40 cours américain, à 13 p. c. d'escompte), y compris le transport des chars à Ogdensburg, pour une distance de 464 milles.....	7.31	par mille.
3o.—Coût du transport par la ligne projetée de Jonction Montréal et la cité d'Ottawa pour une distance de 447 milles....	7.00	"
4o.—Coût du transport par la ligne de colonisation du nord de Motréal *viâ* St. Jean y compris le transport des chars à Hochelaga pour une distance de 451½ miles.....	7.00	"

Ces chiffres montrent que le transport par votre ligne sera de $0.48 le mille de moins que par la voie d'eau et de $0.24 de moins que par la ligne de Prescott et ne sera que de $0.07 cents par mille de plus que par sa plus forte rivale.

On obtiendra les mêmes différences relatives si on prend pour point de comparaison aucune ville ou village de l'intérieur, avec Burlington comme terminus du transport par eau.

L'économie de temps d'Ottawa à Burlington sera d'au moins les deux tiers en faveur du chemin de fer, lequel fonctionnera toute l'année, lorsque votre pont sera construit ; tandis que le transport par eau *viâ* le canal Chambly ne dure que le temps de la navigation, six mois.

Si nous supposons maintenant que 190,000,000 de pieds de bois sont transportés par votre chemin, l'économie qui en résultera pour le commerce, s'il ne prend pas la voie par eau, sera de 190,000,000 de pieds à $0.48 par mille, égal à $91,200 par année.

Si l'on adopte un nouveau système d'achat avec Ottawa, Hull, Gatineau, Buckingham, etc, comme les centres de vente et de distribution et que des ordres avec les paiemeets soient envoyés directement des localités qui ont besoin de bois, ce qui suit sera le profit qui résultera pour le producteur par l'abandon de l'ancien système et en n'ayant plus à payer le coût du transbordement et de la commission à Burlington : 190,000,000 de pieds de bois à $2 par mille équivalent à $380,000 par année, ce qui constitue un montant suffisamment élevé pour construire entièrement votre chemin et l'équiper en moins de dix ans, laquelle somme serait épargnée au commerce de ce pays sur ce seul item de trafic.

Il est probable cependant que ce nouveau système ne sera pas mis complètement en opération pour quelque temps et que nous ne pouvous compter que sur une réalisation partielle d'ici à quelques années. Supposons que la moitié du commerce l'adopterait, cela économiserait par an $200,000, ce qui diminuerait beaucoup les dépenses du trafic et ajouterait considérablement à la richesse du pays.

Durant les dernières années un commerce considérable de bois scié s'est fait avec l'Amérique du Sud, les Etats Sud de l'Amérique et même avec l'Australie.

Je dois à l'obligeance de l'hon. John Young, président de la Chambre de Commerce, de pouvoir produire les chiffres suivants sur l'augmentation annuelle dans cette branche de commerce au port de Montréal seulement :

Envois durant l'année	1867	718,116	pieds
" " "	1868	6,407,634	"
" " "	1869	13,806,276	"
" " "	1870	24,998,914	"

Le bois peut être transporté plus économiquement d'Ottawa à Montréal par eau que par chemin de fer ou à des prix proportionnels à ceux donnés pour Burlington. Le coût par eau sera de $1.26 et par chemin de fer de $1.88, soit une différence de 62 cents en faveur du transport par eau.

Le chemin de fer pourra cependant se rendre à plusieurs centres producteurs de bois qu'on ne peut atteindre en bateaux.

Durant des saisons comme celles des années dernières alors que la navigation de l'Outaouais et du St. Laurent était sérieusement interrompue par la baisse de l'eau, les délais occasionnés dans le transport du bois à Montréal ont dû causer des pertes sérieuses tant au producteur qu'aux personnes intéressées dans la navigation. Plusieurs millions de pieds de bois qu'on avait l'intention d'exporter n'ont pu descendre la rivière, tandis que le bois qui a été expédié n'est parvenu qu'après beaucoup de retards, ce qui a nécessité une hausse considérable sur les prix ordinaires. Les retards dans la navigation océanique ont été en conséquence considérables.

Si le chemin de fer eut été en opération, on aurait pu obvier à tout ce retard et de plus grands envois de Montréal auraient pu se faire.

Le chemin de colonisation du Nord, atteignant le port de Montréal à Hochelaga, sera donc dans la meilleure position possible pour faire une connexion facile avec les vaisseaux qui visitent ce port. De grandes extensions devront se faire au port dans la baie si admirablement située d'Hochelaga, tant pour les facilités à donner à ce grand commerce d'exportation de bois de la vallée de l'Outaouais que pour le vaste commerce direct qui va se faire par le chemin de fer du Pacifique, qui aura l'un de ses importants termini à cette place, l'extrémité ouest étant plus spécialement appropriée pour le commerce de la vallée du St. Laurent *viâ* le Grand Tronc.

Avant de terminer ce rapport, il pourra être utile de fournir quelques statistiques relativement à la population et aux principales productions du pays que l'on développera et qui se rattachent aux cités de Montréal et Ottawa, afin de nous former une idée générale de la somme de trafic qui se fera sur la ligne.

Le recensement des produits agricoles pour 1870 et 1871

n'est pas encore publié. J'ai reçu cependant le dénombrement de la population et, après l'avoir comparé avec ceux de 1860 et 1861, j'ai établi le taux d'accroissement pour la dernière décade. On peut appliquer avec raison une même proportion d'augmentation pour les produits agricoles tels que donnés pour 1860, ce qui est en tous cas un résultat suffisamment approximatif pour l'objet que nous avons en vue.

Le recensement montre que les comtés que doit traverser le Chemin ou qui doivent éprouver son influence, savoir: Laval, Terrebonne, Deux Montagnes, Argenteuil, Ottawa et Pontiac ont une population de 111,923 le comté d'Ottawa seul ayant une population de 38,629.

Tandis que sur le côté sud de la rivière, les comtés de Prescott et de Russell ont une population de 35,991.

Comme je l'ai déjà dit une bande de terre d'une profondeur de plusieurs milles depuis la rivière le long du front de ces comtés, sera plus immédiatement sous l'influence de votre chemin que de la route proposée par la " Compagnie de jonction de Montréal et de la Cité d'Ottawa, " en arrière de ces comtés. Votre ligne attirera en conséquence une partie du trafic de ce district.

D'après un examen attentif de toute la région traversée par le " Chemin de Colonisation du Nord de Montréal " et son embranchement à St. Jérôme, il semble fort probable qu'une population de 116,500 se servira de cette route comme la plus directe pour les cités de Montréal et Ottawa indépendamment des voyages directs considérables qui se font dans chaque direction. Il est difficile de dire quel sera le chiffre de ces voyages, mais lorsqu'on examine ce chemin comme une route directe pour les hommes d'affaires, les commerçants de bois, ou les touristes qui visitent les capitales commerciale et politique, nous sommes bien près de la vérité en estimant cette classe de voyageurs à 13,500 par année, ce qui fait un total de 130,000 passagers qui voyageront annuellement sur une dis

tance moyenne d'aller et retour de 60 milles à un taux de $1.50 chaque.

Dans le tableau ci-joint des principaux produits agricoles des divers comtés que traverse le chemin de fer, nous supposons que la moitié de la quantité totale devra être transportée directement par ce chemin ; et avec les facilités qui sont offertes, la moitié au moins de ce dernier montant, 49,400 tonnes, sera envoyée au marché, soit à Montréal, Ottawa ou aux chantiers de bois ; on obtiendra une quantité additionnelle de 5000 tonnes de la rive sud et environ un quart de ce tonnage viendra dans le pays sous forme de marchandises, ce qui fait un montant total d'environ 68,000 tonnes que l'on devra transporter sur une distance moyenne de 30 milles au taux de 4 cents la tonne par mille ou au prix total de $1.20 par tonne.

Il a déjà été démontré qu'on ferait une grande économie en transportant le bois par chemin de fer, au lieu de se servir de la communication actuelle par eau et il n'y a pas de doute que votre ligne obtiendra un percentage considérable de ce trafic. Pour transporter la quantité totale de 190,000,000 de pieds de bois, qu'Ottawa et Hull envoient annuellement sur le marché américain, pour ne rien dire de la grande quantité additionnelle qui s'expédie à divers points sur la route, il faudrait 19,000 chars qui transporteraient 10,000 pieds de bois par char, ou six trains, qui se composeraient chacun de dix chars chargés durant chaque jour de travail de l'année. Cela démontre qu'il y a assez de fret pour plusieurs lignes de chemin et il n'y a pas de doute que des mesures vont être prises pour en construire d'autres. Afin de ne nous appuyer que sur des données fort approximatives, nous supposons qu'un tiers seulement de cette quantité sera transporté par votre chemin, qui se montera avec une proportion de bois de chemin à, disons 70,000,000 pieds de bois, au taux de $1.88 par tonne pour 119½ milles.

Votre ligne sera aussi une route postale entre la capitale,

le sud et l'est, ainsi que pour les malles européennes. Elle aura par conséquent droit à un subside gouvernemental pour ce service d'au moins $12,000 par année.

En résumant les items principaux mentionnés nous trouvons les résultats suivants :

Passagers,	130,000 à $1.50 chaque—	$195,000
Fret,.....	68,000 tonnes " 1.20 p. tonne—	81,600
Bois.....	70,000,000 de pieds " 1.88 p. mille—	131,600
Bois de corde de St. Jerôme, 100,000 cordes à $2.00 la corde.....	—	200,000
Subside postal.....	—.....	12,000
Recettes totales.....		620,200
Maintenant si l'on fait la réserve libérale de 80 par cent pour les dépenses du trafic, l'usure, les réparations et renouvellement, il y aura à ce chapitre.....		496,160
		$124,040
Ajouter à cette balance le subside gouvernemental pour le chemin à St. Jérome de 13.36 milles à $5,000 par mille, ce qui équivaut à $66,800 à 3 par cent.....		2,004
		$126,044
Laissant une balance, disons de $126,000 pour payer l'intérêt sur le stock et les débentures.		
Nous avons déjà constaté que le coût total de la ligne y compris le chemin d'embranchement de St. Jérome serade		$3,675,487
Il faut déduire la valeur estimée de l'octroi de terre, 1,200,000 acres à $1.00 l'acre		1,200,000
Laissant une balance qui devra être remplie par les souscriptions et les débentures de		$2,475,487

Ce montant, à sept par cent, le taux ordinaire de l'intérêt, nécessiterait une somme annuelle de $173,284 ou un surplus audessus du revenu de $46,284, ce qui donne actuellement

un peu plus que cinq par cent aux détenteurs de stock et des débentures.

Si les municipalités intéressées dans la construction de votre chemin adoptent le système suivi dans Ontario pour accorder des bonus ou des dons au chemin de fer, ce qui suit sera le résultat financier :

Coût du chemin comme ci-dessus.....		$3,675,487
Déduction de l'octroi de terre.....	$1,200,000	
" des octrois municipaux.....	1,500,000	2,700,000
Laissant à prélever une balance de.....		$975,487

Il faudrait à la Compagnie pour payer l'intérêt sur les débentures, une somme annuelle de $68,284.

La balance des recettes, $126,000, restant la même, il y a un excédant après le paiement des 7 par cent sur les débentures de $57,716, ce qui équivaut en tout à un intérêt annuel de près de 13 par cent.

En examinant cette ligne comme devant se terminer à la cité d'Ottawa et ne devant servir qu'au trafic local déjà indiqué, on ne saurait dire que ce projet aurait un succès financier, dans le cas où les municipalités adopteraient le système d'aider au chemin de fer en souscrivant au stock. On ne saurait négocier avantageusement des bons de chemin de fer, qui ne doivent rapporter qu'un intérêt de cinq par cent. Nous nous sommes efforcé d'établir le coût maximum du chemin et la quantité du minimum du fret qui devra l'alimenter à des prix suffisamment productifs, et nous avons fait une réserve pour le coût du trafic, etc. Règle générale, le capitaliste n'aime pas à se placer au même point de vue couleur de rose que l'ingénieur sur le résultat final et demande conséquemment une marge plus grande.

Dans le cas où votre chemin formerait partie du chemin inter-océanique *viâ* Sault Ste. Marie ou la rive nord du Lac Supérieur et servirait à écouler cet énorme trafic direct, en

outre de son propre commerce local, peut-être que le capitaliste pourrait alors regarder cet investissement avec plus de faveur et se placer au même point de vue que les municipalités qui ont souscrit du stock. D'un autre coté si les municipalités adoptent le système des bonus et qu'elles avancent l'argent au prorata de l'exécution des travaux, les débentures y gagneront proportionnellement en valeur et les capitalistes trouveront une marge assez grande pour les mettre en garde contre toute erreur probable que l'ingénieur pourrait faire dans ses estimations, dans le cas où elles auraient été trop élevées ou trop basses.

Une question importante qui se rattache à ce projet, dans le cas où le chemin viendrait à former partie du chemin de fer Américain du Nord du Pacifique (de fait elle en forme la clé de voute) est celle de la construction d'un pont sur le St. Laurent à ou dans le voisinage de Montréal, car on obtiendrait par ce moyen une communication indépendant par chemin de fer avec les Etats de la Nouvelle Angleterre.

Le Pont Victoria aura atteint dans quelques années sa capacité maximum pour le transit et sera mis à l'épreuve dans sa pleine mesure sous ce rapport, seulement pour suffire au commerce de la vallée du St. Laurent et de ses tributaires à l'ouest de Ste. Anne.

Le commerce actuel de la vallée de l'Outaouais, toutes gigantesques que soient encore ses proportions, n'est réellement qu'à son berceau, et aura besoin avant longtemps de tous les débouchés qu'on pourra lui trouver, par chemin de fer ou par eau ; à part cela il y aura tout le trafic qui s'écoulera sur le chemin de fer qui est appelé à unir l'Atlantique au Pacifique et qui transportera de ces points extrêmes et des localités intermédiaires le vaste commerce de la partie nord du continent. Il est peu d'esprits qui peuvent prévoir son étendue future ou les facilités de communication requises pour faire face à ce commerce.

Comme je regarde ce pont comme une œuvre indépendan-

te du chemin, financièrement parlant, bien qu'il se rattache directement à sa prospérité, je n'y ferai pas longuement allusion en cette circonstance ; son coût devrait être réparti sur tout le pays que sillonnerait le chemin de l'Atlantique et du Pacifique et sa construction devrait être une entreprise essentiellement internationale.

Il faudrait une investigation et un rapport bien élaborés pour déterminer le lieu où l'on devrait construire ce chemin et la forme qu'on devrait lui donner.

Plusieurs sites se présentent d'eux-mêmes. L'un pour un pont élevé en fer tubuleux, qui aurait un point d'appui près du pied de l'Ile Ste. Hélène, d'une hauteur suffisante pour permettre aux vaisseaux de passer au-dessous, et continué sous forme d'un viaduc à travers la partie de la ville qui s'étend entre le Courant Ste. Marie et la hauteur de terre à la Côte à Barron. Le chemin de fer passerait à travers le tube comme dans le Pont Victoria, et de chaque côté du pont on pourrait construire une voie pour les voitures, large de dix à douze pieds pour le commerce ordinaire. On pourrait aussi faire passer au-dessus du pont les chars urbains qui seraient traînés par des engins sourds, et laisser des passages pour les piétons, etc.

Le pont construit de cette manière pourrait faire communiquer la rive sud avec la cité en toutes saisons de l'année, ainsi que la magnifique île de Ste. Hélène, qui convient si admirablement pour un parc.

Je termine maintenant mon rapport, M. le Président et Messieurs. Je me suis efforcé de placer toute la question du " Chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal " loyalement et succintement devant vous, en ce qui regarde son histoire, son tracé, son coût, son trafic, son revenu et les routes rivales.

Vous avez maintenant tous les chiffres et les informations que je possède relativement à cette importante entreprise.

Il appartient au public de juger l'exactitude des conclusions de votre ingénieur, et si ces juges déclarent qu'elles sont bien fondées, alors au nom de tout ce qui porte le nom de progrès, commençons les travaux et terminons-les le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être,

M. le Président et messieurs,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES LEGGE.

Ingénieur en chef du Chemin de fer de C. du N. de M.

TABLEAU des produits Agricoles, etc., des comtés traversés par le Chemin de Colonisation du Nord de Montréal—de Montréal à Ottawa, y compris le Comté de Pontiac.

COMTES.	Produits Agricoles tels que donnés par le Recensement de 1860-61.						Valeur des Animaux.	Valeur comptant des fermes et instruments aratoires.	Terre en Acres.	Bois et terres incultes.	Terre Cultivée.
	Céréales.	Légumes.	Foin.	Beurre.	Fromage.	Bœuf et Porc					
	Minots.	Minots.	Tonnes.	lbs.	lbs.	Bbls.	$	$	Acres.	Acres.	Acres.
Laval	357,108	153,696	4,894	182,920	4,144	665	275,361	3,052,407	71,510	16,061	.....
Terrebonne	474,536	249,605	9,340	327,125	2,356	3,315	400,340	3,315,908	217,235	124,029	.....
Deux Montagnes	670,780	248,665	13,628	410,711	5,426	1,640	568,822	4,672,893	181,656	65,811	.....
Argenteuil	364,149	258,296	10,927	362,078	22,825	1,421	351,161	1,312,558	179,095	109,636	.....
Ottawa	506,259	394,573	18,861	296,521	6,389	1,582	633,103	3,106,806	362,127	293,065	.....
Pontiac	493,523	341,970	10,711	262,212	4,597	1,400	380,676	1,263,054	212,226	157,611	.....
Total pour 1860	2,866,355	1,646,805	68,361	1,841,567	45,737	10,023	2,609,463	16,723,626	1,223,849	766,213	457,636
Réduit en Tonnes	71,659	41,170	68,361	920	22½	1002	.....	.....	.....	.....	.....

Total du Tonnage pour l'année 1860	183,134	tons.
Ajouter 8½ par cent pour l'augmentation jusqu'à 1870.....	15,566	"
	198,700	"
Ou disons.....	198,000	"
Une moitié de ce montant peut être envoyée au marché, ou	99,000	"
Une moitié sera probablement expédiée en chemin de fer, ou	49,500	"
Transport sur une distance moyenne de 30 milles, au taux de 4 cents la tonne par mille, ou au coût total de $1.20		
Mettons pour les marchandises et le fret de l'intérieur une proportion d'un ¼ du fret agricole de l'extérieur, ou..... au même prix de transport.	12,375	"
A cela ajouter le fret intérieur et extérieur pour la partie des Comtés au sud de l'Ottawa, depuis Hawkesbury jusque plus haut, disons	6,000	"
	67,875	"
Ou disons un total en tout de.....	68,000	"

TRAFIC PROBABLE DES COMTÉS DE PRESCOTT ET RUSSELL :

Tonnage total des céréales, légumes et foin pour 1860..	42,165	tons
Dont probablement.....	5,000	"
laisseront et arriveront, *viâ* le Chemin de C. du N. de M.	1,000	"
ou un total de.....	6,000	"

Tableau de la population des Comtés traversés par le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, qui subissent son influence. Extrait du recensement de 1860–61.

Rive Nord de l'Outaouais.			Rive Sud de l'Outaouais.		
Comtés.	Par le recensement de 1860–61.	Par le recensement de 1870–71.	Comtés.	Par le recensement de 1860–61.	Par le recensement de 1870-71.
Laval	10,507	9,472	Prescott et Russell	22,323	35,991
Terrebonne	19,460	19,591			
Deux Montagnes	18,408	15,615			
Argenteuil	12,897	12,806			
Ottawa	27,757	38,629			
Pontiac	14,125	15,810			
Total	103,154	111,933			
		103,154			
Une augmentation de ..... Ou 8½ par ct. pour la décade..		8,769			

Résumé.

Population actuelle du côté nord, disons	112,000
Recevra de la rive s. disons	4,500
Passagers directs	13,500
Estimation totale du trafic des passagers	130,000

Qui voyageront probablement sur une distance moyenne, aller et retour, de 60 milles à 2½ cents par mille ou une charge totale de $1.50 pour chaque passager.

ESTIMATION approximative du bois scié par les divers moulins entre Grenville et Aylmer, sur le côté nord de l'Outaouais annuellement, et dans la Cité d'Ottawa, sur la rive sud.

		Pieds.
NATION DU NORD—J. A. Cameron et Cie		13,000,000
THURSO—Cameron & Edwards		6,000,000
BUCKINGHAM—LeMoyne, Gibb & Cie		15,000,000
do.	Jas. McLaren & Cie	16,000,000
do.	Compagnie Manufacturière de Buckingham	4,000,000
BLANCHE—		2,000,000
do.	McLaurin & Blockburn	4,000,000
POINTE A GATINEAU		4,000,000
GATINEAU—Gilmour & Cie		30,000,000
do.	Welsh & Frère	5,000,000
CHAUDIERE—E. B. Eddy		30,000,000
	Wright, Butson & Currier	15,000,000
	Crandall & Cie	10,000,000
DESCHENE—Mdme. R. Conroy		6,000,000
Total pour la rive nord		160,000,000

SUR LA RIVE SUD DANS LA CITÉ D'OTTAWA :

Bronsom, Weston & Cie	30,000,000	
A. H. Baldwin	25,000,000	
J. R. Booth	26,000,000	
Perley & Pattee	30,000,000	
Levi Young	15,000,000	
John Rochester & Cie	2,000,000	
J. MacLaren & Cie	15,000,000	
		143,000,000
Montant total		303,000,000

moulins entre
nnuellement,

	Pieds.
...	13,000,000
...	6,000,000
...	15,000,000
...	16,000,000
...	4,000,000
...	2 000,000
...	4,000,000
...	4,000,000
...	30,000,000
...	5,000,000
...	30,000,000
...	15,000,000
...	10,000,000
...	6,000,000
...	160,000,000

,000
,000
,000
,000
,000
,000
,000
—— 143,000,000
303,000,000

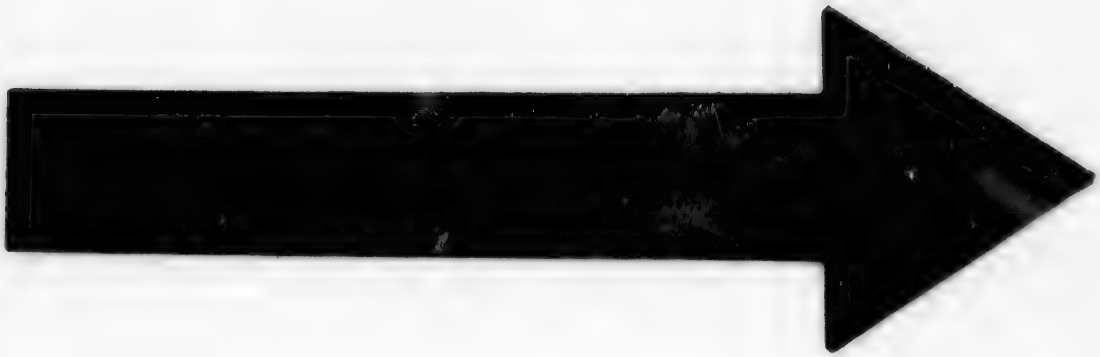
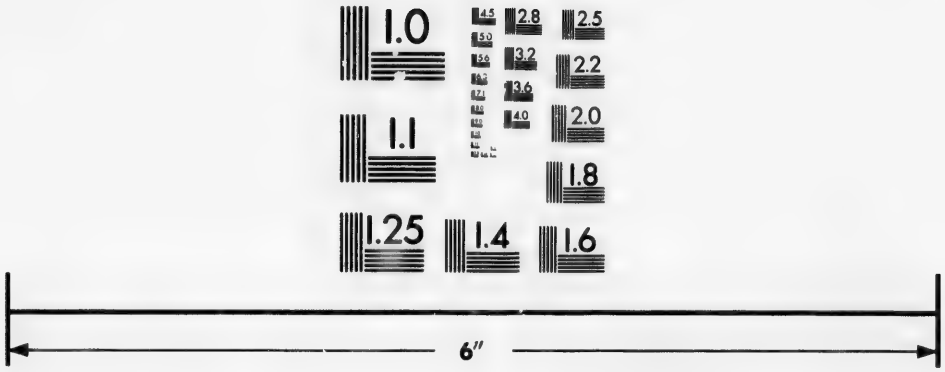


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



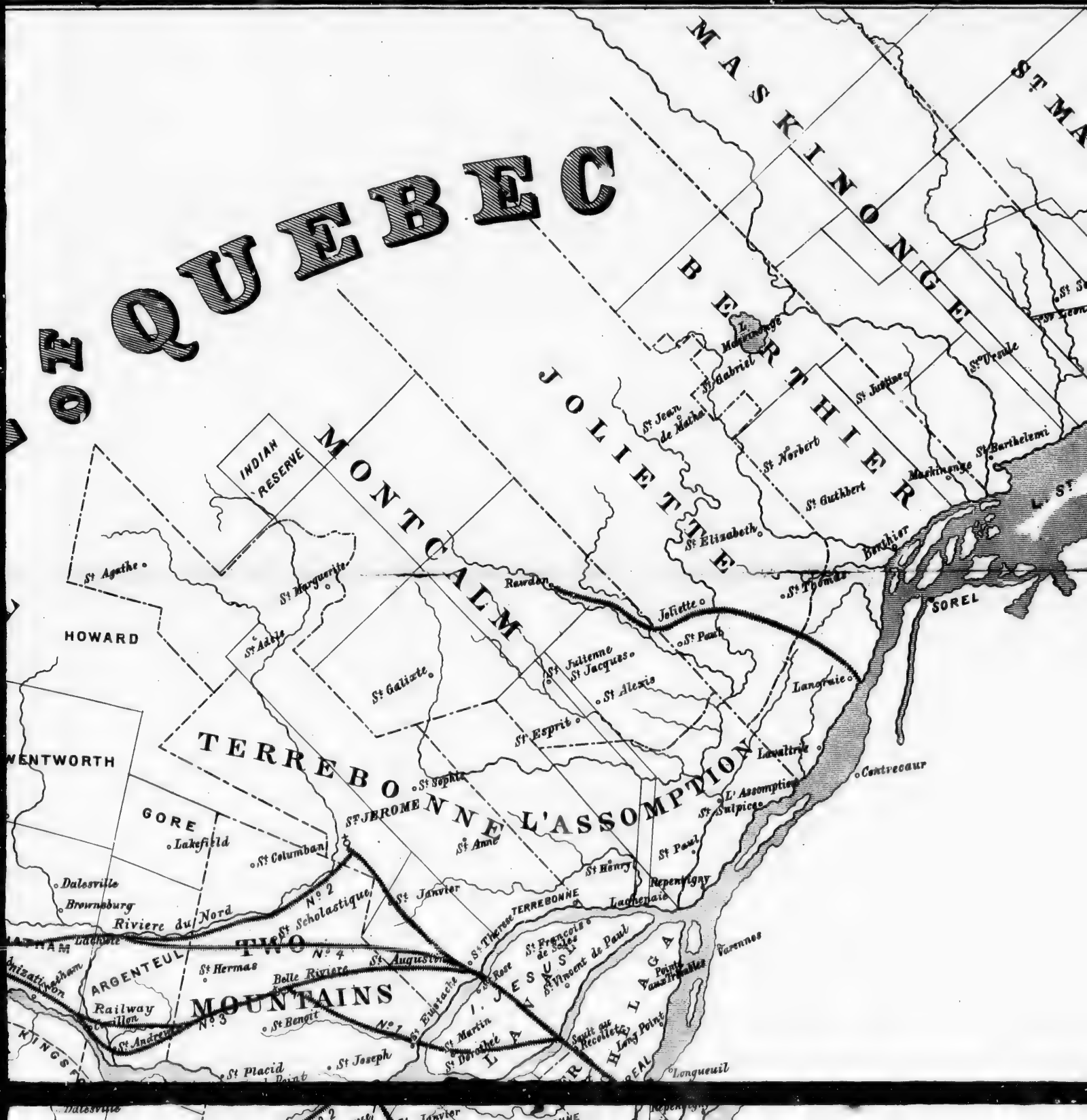
Photographic
Sciences
Corporation

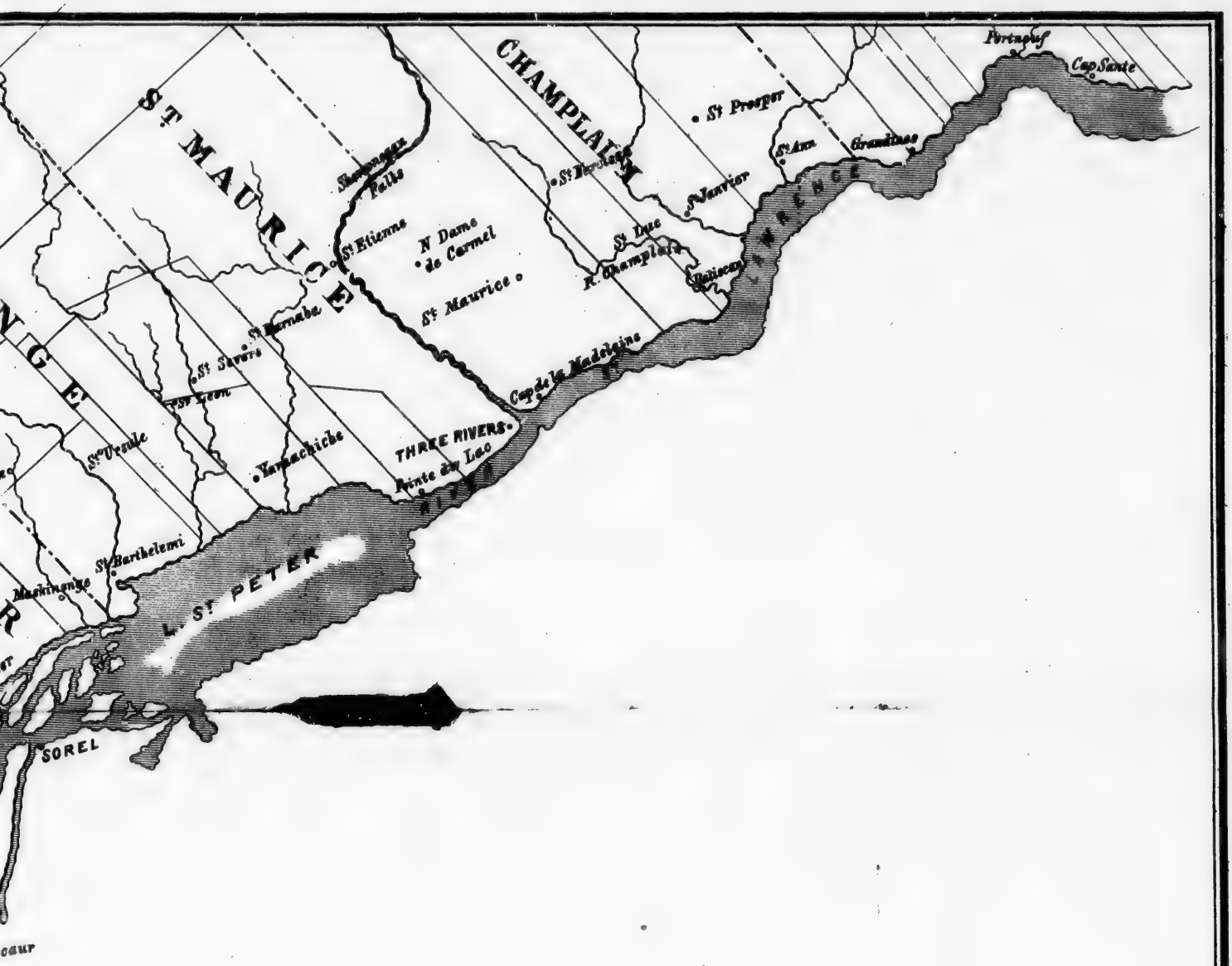
23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

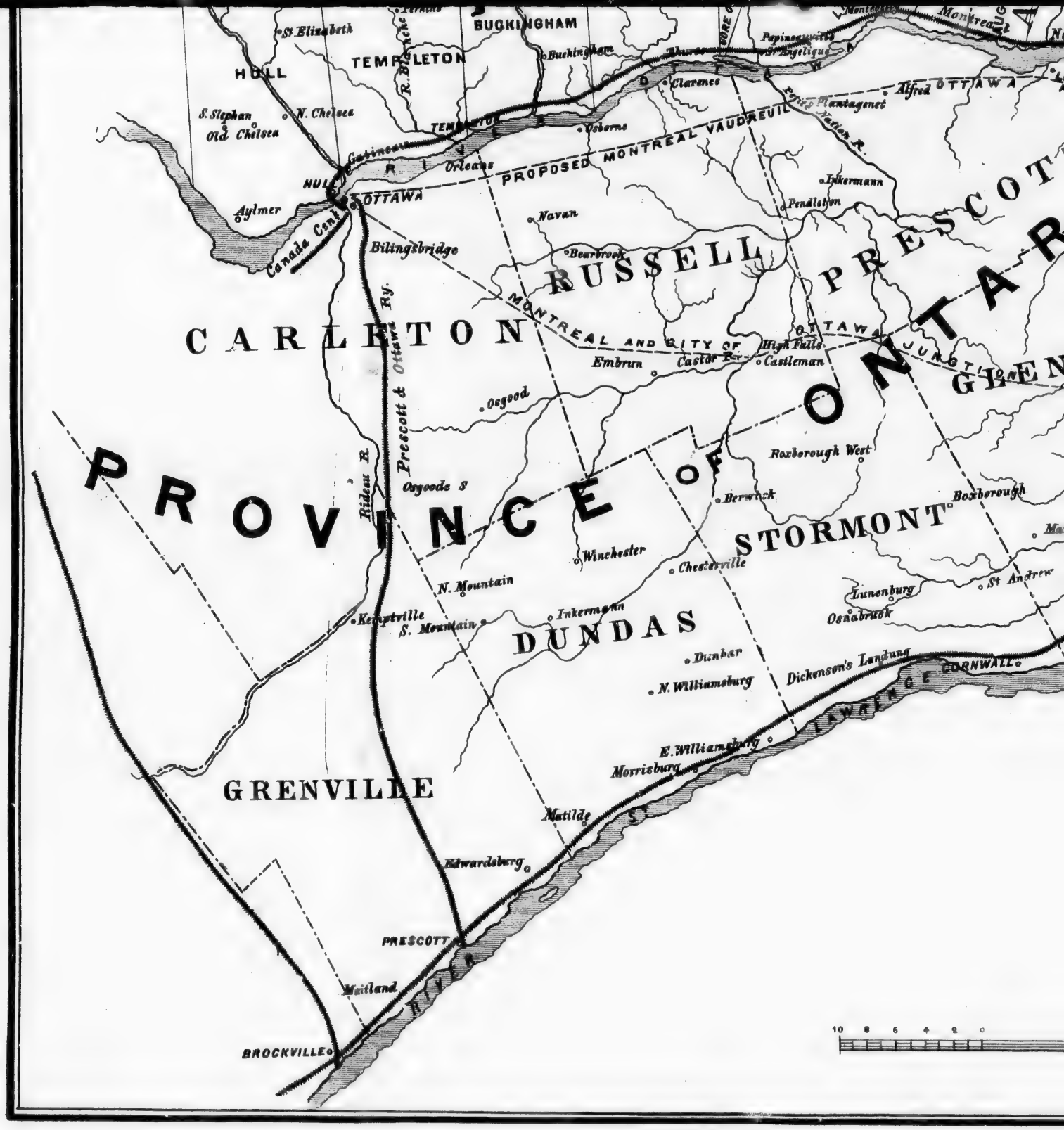
2.8
2.5
3.2
2.2
3.6
2.0
4.0
1.8
1.1
1.0

O T T A W A
PROVIN
PORTLAND
DERRY
MULGRAVE
RIPON
GORE
LOCHABER
BUCKINGHAM
TEMPLETON
HULL
R. Gatineau
St Elizabeth
Perkins
Buckingham
S. Stephan
Old Chelsea
N. Chelsea
Gatineau
Orleans
Osborne
Clarence
Thurso
Papineauville
St Angelique
Montebello
Montreal
L. Papineau
LA PETITE NATION
AUG OF GRENVILLE
Alfred
OTTAWA
Plantagenet
Petite Nation R.
PROPOSED MONTREAL VAUDREU

VINCE OF QUEBEC
MASK
BERT
JOLIETTE
MONTCALM
INDIAN RESERVE
ARGENTEUIL
HOWARD
HARRINGTON
WENTWORTH
GORE
GRENVILLE
AUG OF GRENVILLE
TERREBONNE
L'ASSOMPTION
TWO MOUNTAINS
ARGENTEUIL
Riviere du Nord
Belle Riviere
Railway
OTTAWA
RAILWAY
LORIGNAL
KINGS
St Agathe
St Marguerite
St Adele
St Galixte
St Jerome
St Sophie
St Anne
St Janvier
St Columban
St Scholastique
St Hermas
St Benoit
St Augustin
St Eustache
St Martin
St Dorothée
St Joseph
St Rose
St Thérèse
St Francois de Sales
St Vincent de Paul
St Henry
St Paul
St Sulpice
L'Assomption
Lavaltrie
Repentigny
Lachenaie
Varennes
Sault au Recollet
Long Point
Joliette
St Paul
St Jean de Matha
St Gabriel
St Norbert
St Elizabeth
Rawdon
St Julienne
St Jacques
St Alexis
St Esprit
St John
Lakefield
Dalesville
Brownsburg
Lachute
Chatham
Colonization
Northern
Montreal
Alfred
L. Papineau
Lanoi


QUEBEC
MASKINONGE
BERTHIER
JOLIETTE
MONTCALM
INDIAN RESERVE
HOWARD
WENTWORTH
GORE
TERREBONNE
L'ASSOMPTION
TWO MOUNTAINS
ARGENTEUL
Railway
Riviere du Nord
Belle Riviere
St Jerome
St Sophie
St Anne
St Columban
St Scholastique
St Hermas
St Augustin
St Benoit
St Placid
St Joseph
St Eustache
St Martin
St Dorothée
St Rose
St Francois de Sales
St Vincent de Paul
St Therese
TERREBONNE
Lachenaie
Repentigny
St Henry
St Paul
St Sulpice
L'Assomption
Lavaltrie
Contrecaur
Lanoraie
St Paul
St Alexis
St Jacques
St Julienne
St Esprit
St Galixte
St Adèle
St Marguerite
St Agathe
Rawdon
Joliette
St Thomas
Berthier
St Elizabeth
St Guthbert
St Norbert
St Jean de Matha
St Gabriel
St Justine
St Ursule
St Barthelemi
Maskinonge
SOREL
Varennes
Longueuil
Sault au Recollet
Long Point
Pointe aux Trembles
Lachenaie
Dalesville
Brownsburg
Lakefield
Chatham
Lachute
Norbert
Lanoraie
Lavaltrie
Norbert


ST MAURICE
CHAMPLAIN
Portneuf
Cap Sante
St Prosper
St Ann
Grandines
St Nicolas
St Janvier
Shawinigan Falls
St Etienne
N Dame de Carmel
St Luc
R. Champlain
Batiscan
St Maurice
St Barnabe
St Severe
St Leon
Cap de la Madeleine
St Ursule
Yamachiche
THREE RIVERS
Pointe du Lac
St Barthelemi
Maskinonge
L. ST PETER
SOREL



BUCKINGHAM
HULL
TEMPLETON
St Elizabeth
Buckingham
Clarence
Papineauville
St Angelique
Alfred
OTTAWA
Plantagenet
S. Stephan
N. Chelsea
Old Chelsea
Osborne
Orleans
PROPOSED MONTREAL VAUDREUIL
Inkermann
Pendleton
Aylmer
Navan
Bearbrook
Bilingsbridge
RUSSELL
PRESCOTT
CARLETON
MONTREAL AND CITY OF OTTAWA JUNCTION
High Falls
Castleman
Embrun
Castor R.
Osgood
Prescott & Ottawa Ry.
Rideau R.
Osgoode S
PROVINCE OF ONTARIO
Roxborough West
Berwick
Boxborough
STORMONT
Winchester
Chesterville
N. Mountain
Lunenburg
St Andrew
Osnabruck
Kemptville
S. Mountain
Inkermann
DUNDAS
Dunbar
N. Williamsburg
Dickenson's Landing
CORNWALL
E. Williamsburg
Morrisburg
GRENVILLE
Matilde
Edwardsburg
PRESCOTT
Maitland
BROCKVILLE
RIVER
10 8 6 4 2 0

SCALE OF STATUTE MILES.

6 4 2 0 10 20 30 40 50 60 70

SCALE OF STATUTE MILES.

20 30 40 50 60 70 80 90

M.N.C.R.

MAP

SHEWING LINE FROM MONTREAL TO OTTAWA,

TO ACCOMPANY

Mr LEGGE'S REPORT.

Charles Legge
Chf Engr: M.N.C.R.

MONTREAL, 19TH JANUARY 1872.

---

0 90

LEGGO & Co, STEAM-LITH. MONTREAL.

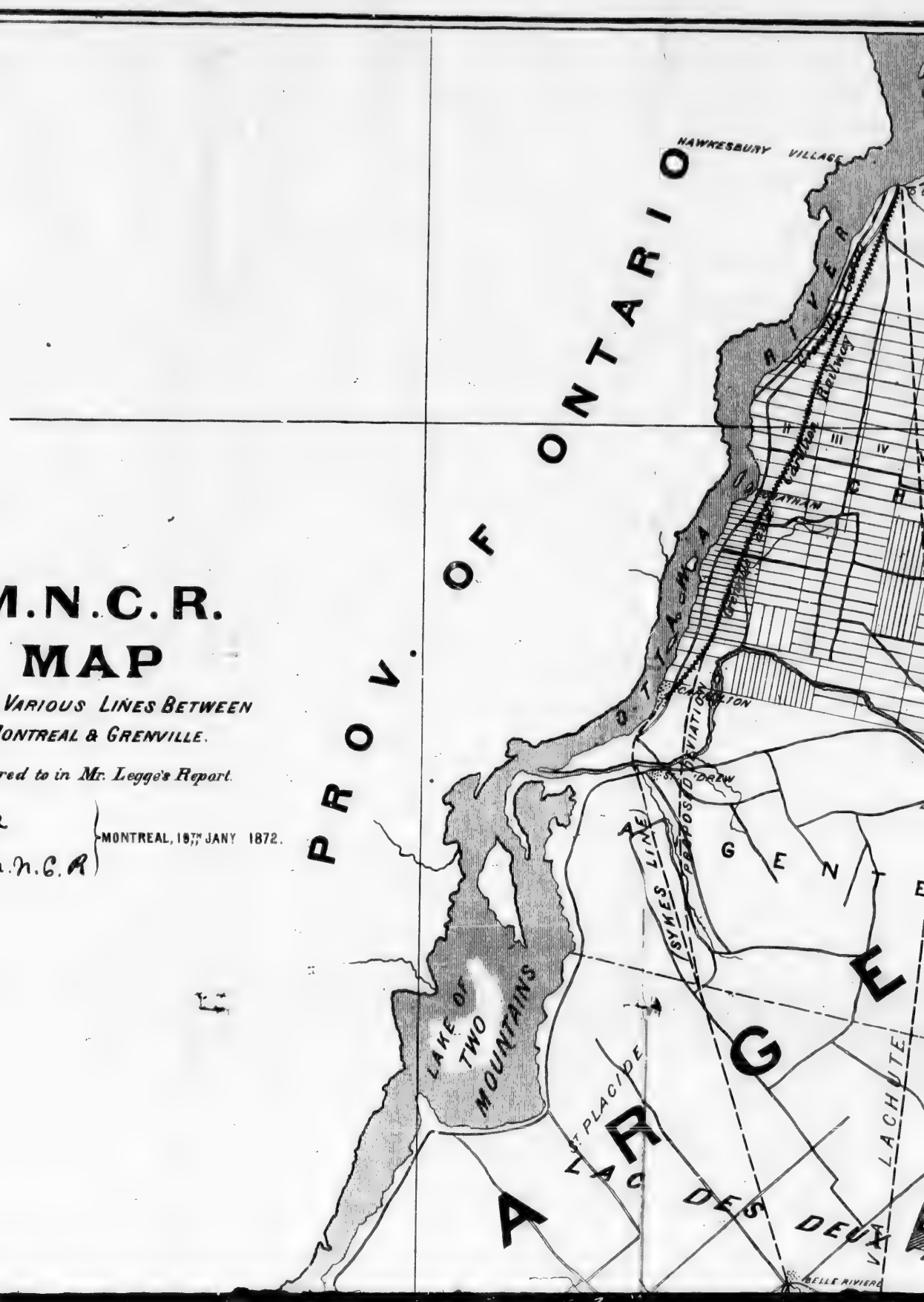
M.N.C.R.
MAP

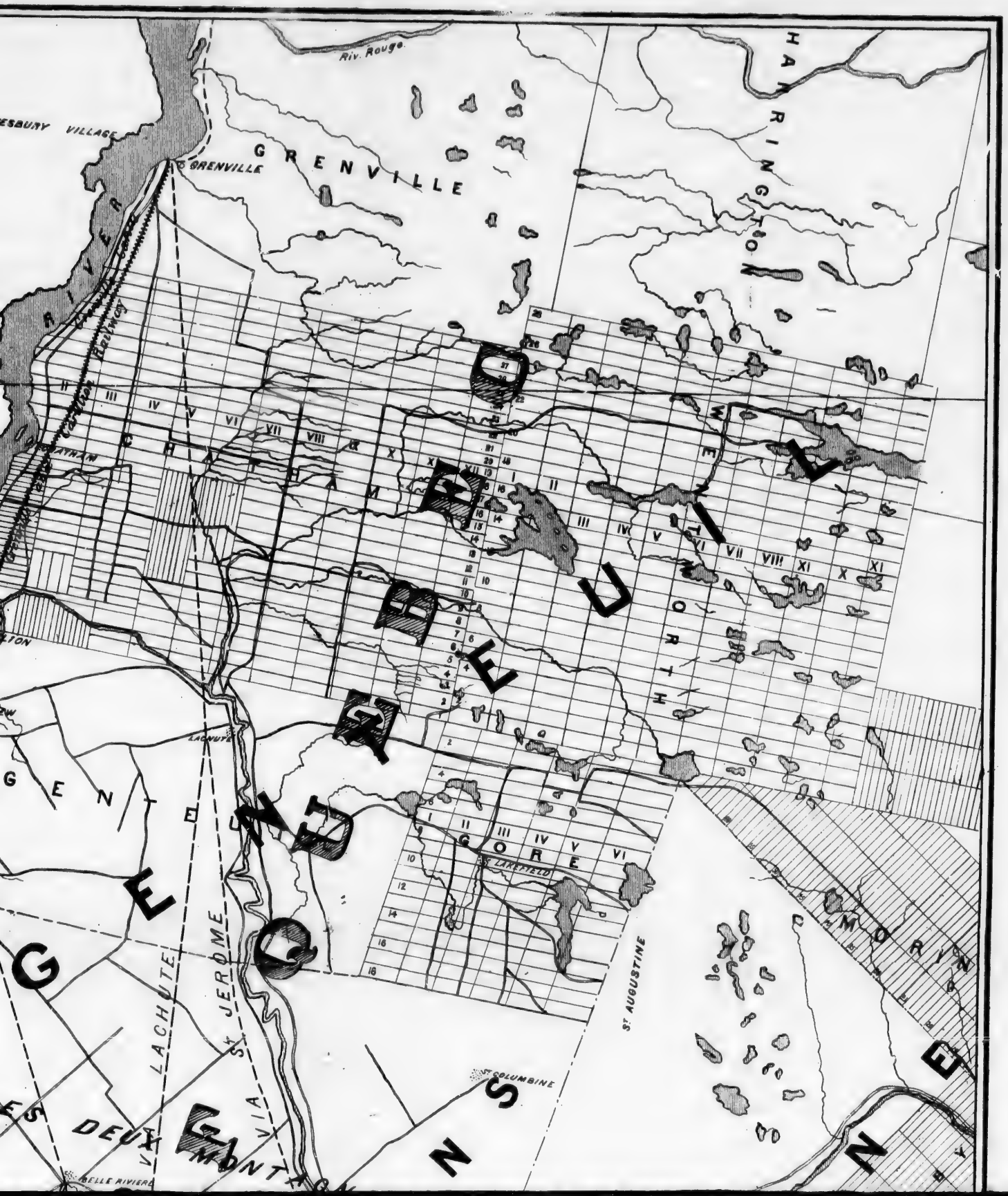
Shewing Various Lines Between
Montreal & Grenville.

Referred to in Mr. Legge's Report.

Charles Legge
Chf Engr: M.N.C.R.

MONTREAL, 18th JANY 1872.

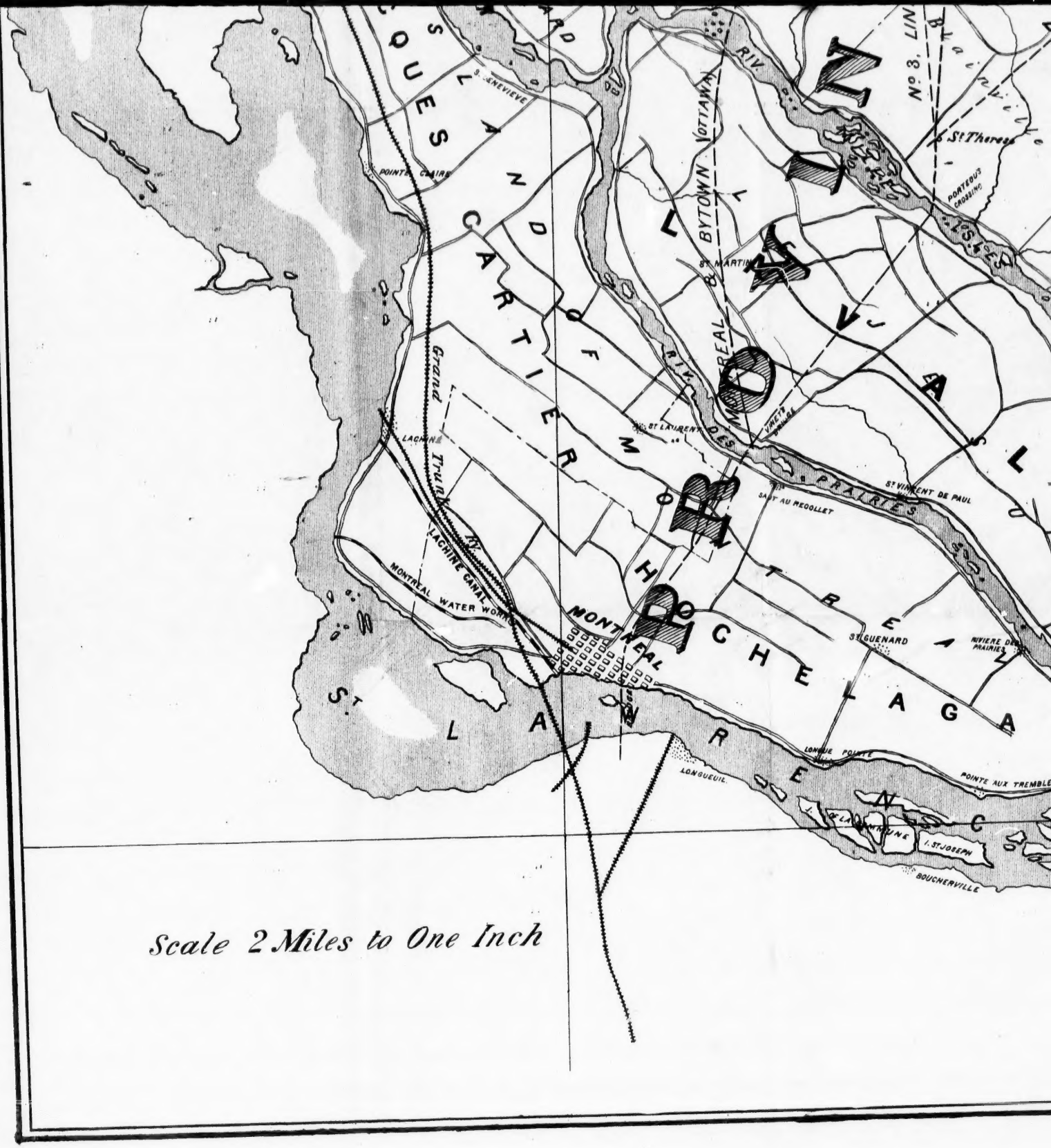




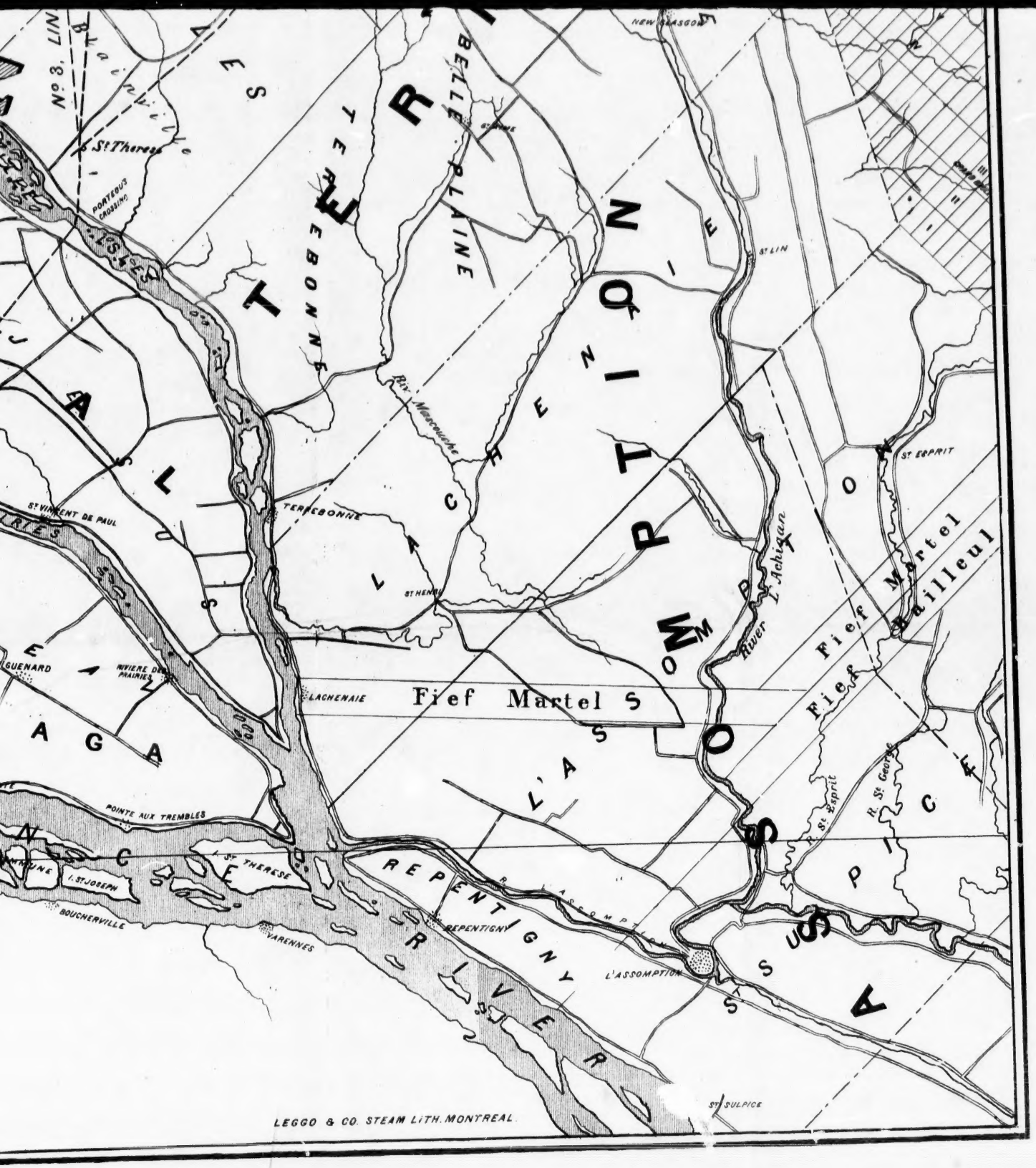
Riv. Rouge
GRENVILLE
GRENVILLE
HARRINGTON
RIVER
Carillon Railway
CHATHAM
WESTMORTH
GORE
LAKEFIELD
LACHUTE
ST AUGUSTINE
ST COLUMBINE
VIA LACHUTE
VIA ST JEROME
BELLE RIVIERE

LAKE TWO MOUNTAINS
ST PLACIDE
LAC DES DEUX
BELLE RIVIERE
ST BENOIT
SYKES LINE
No 1
No 4 LINE
No 3 LINE
RAILWAY
Riv. du Chene
ST EUSTACHE
RIV.
ILE BIZARD
ST ANN
ISLAND OF MONTREAL
JACQUES CARTIER
ST GENEVIEVE
POINTE CLAIRE
BYTOWN
OTTAWA
ST MARTIN
ST LAURENT
RIV. DES PRAIRIES
ST VINCENT DE PAUL
SAUT AU RECOLLET
LACHINE
Grand Trunk Ry.
LACHINE CANAL
MONTREAL WATER WORKS
St Therese
PORTEOUS CROSSING

MONTCALM
TERREBONNE
LACHENAIE
ABERCROMBY
KILKENNY
MORIN
LACHUTE
DES DEUX MONTAGNES
VIA
ST JEROME
ST AUGUSTINE
ST COLUMBINE
BELLE RIVIERA
ST SCHOLASTIQUE
No 2 LINE
No 4 LINE
No 3 LINE
CARILLON
MILE ISLES
ST JEROME
ST JANVIER
ST SAUVEUR
NEW GLASGOW
ST LIN
ST ESPRIT
ST VINCENT DE PAUL
ST HENRI
TERREBONNE
BELLE PLAINE
Rivière Mascouche
Portes Crossing
St Therese
Rivière Ste Anne
Rivière Jacques Cartier
Rivière Rouge
Rivière Ste Marguerite
Rivière Ste Marie
Rivière Ste Thérèse
Rivière Ste Anne



S. GENEVIEVE
POINTE CLAIRE
LACHINE
Grand Trunk Ry.
LACHINE CANAL
MONTREAL WATER WORKS
MONTREAL
ST LAURENT
ST MARTIN
BYTOWN
OTTAWA
RIV.
MONTREAL & BYTOWN
RIV. DES PRAIRIES
VINET'S BRIDGE
SAINT AU RECOLLET
ST VINCENT DE PAUL
ST GUENARD
RIVIERE DES PRAIRIES
LONGUE POINTE
LONGUEUIL
POINTE AUX TREMBLE
I. ST JOSEPH
BOUCHERVILLE
PORTEOUS CROSSING
St Therese
No 3. LIN
Scale 2 Miles to One Inch



No 3. LIN
Blainville
St Therese
PORTEOUS CROSSING
TERREBONNE
BELLE PLAINE
NEW GLASGOW
ST LIN
Riv. Mascouche
LACHENAIE
TERREBONNE
ST HENRI
ST VINCENT DE PAUL
GUENARD
RIVIERE DES PRAIRIES
LACHENAIE
Fief Martel
L'ASSOMPTION
River L'Achigan
ST ESPRIT
Fief Martel
Fief Bailleul
R. St Esprit
R. St George
POINTE AUX TREMBLES
I. ST THERESE
I. ST JOSEPH
BOUCHERVILLE
VARENNES
REPENTIGNY
REPENTIGNY
R. L'ASSOMPTION
L'ASSOMPTION
ST SULPICE
RIVER
LEGGO & CO. STEAM LITH. MONTREAL.